1932 Nº 12 Grudzień



LOT POLSKI

ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. I A.R.P.

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK X.

Redaktor: ZENON WYRZYKOWSKI

PRENUMERATA W KRAJU: Rocznie 10.— zł., półrocznie 5.— zł., kwartalnie 2.50 zł. Numer pojedynczy 1 zł.
ABONAMENT ZAGRANICĄ: „ 10.— fr. szw., „ 5.— fr. szw., „ 2.50 fr. szw. „ 1 fr. szw.

UWAGA: Zamówienia przyjmuje się tylko na prenumeratę całoroczną z tym jednak, że należność może być uiszczana również w ratach półrocznych lub kwartalnych.

OGŁOSZENIA: Za milimetr szerokości 1 szp.: w tekście zł. 0.90, za tekstem zł. 0.60, komunikaty i opisy zł. 1.50. Bilanse i tabelaryczne o 50% drożej. Ogłoszenia na okładce: na zewnętrznej stronie (tylko całostronicowe) zł. 800, w dwóch kolorach o 50% drożej; na wewnętrznych stronach: cała strona zł. 600, pół strony zł. 300, ćwierć strony zł. 150. Rozmiar kolumny tekstowej i ogłoszeniowej: wysokość 260 mm., szerokość 185 mm. Układ 3 szpaltowy. Szerokość szpalty 60 mm.

Adres Redakcji i Administracji: WARSZAWA, ŚWIĘTOKRZYSKA 12. Telefon: red. i adm. 311-48.
Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.
Redaktor przyjmuje codziennie od 12 — 13-ej.

REPREZENTACJE:

ZAGRANICĄ: Francja: p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65 bis. — Niemcy: p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — Włochy: Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

„Lot Polski" ukazywać się będzie około 20-go każdego miesiąca.
Redakcja rękopisów nie zwraca.

LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ // ORAZ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

ROK X — Nr. 12 (120) MIESIĘCZNIK GRUDZIEŃ 1932

SKRZYDLATYM POMNIK

Święto Niepodległości Narodu, zbiegło się w tym roku z ogólnopaństwowem świętem lotniczem, w którem dokonano w stolicy odsłonięcia pomnika Lotnika.

Pierwsze to było w wolnej Ojczyźnie wielkie święto lotnicze, połączone z odsłonięciem pomnika wzniesionego bojownikom przestworzy — tym którzy już odeszli i tym, którzy wzbijają się ku niebiosom w ustawicznej walce z groźnym żywiołem. Pomnik stanął na krańcowym placu miasta, jak świecznik u bram pola wzlotów, owianego dziesięcioletnim tylko, a jakże wspaniałym czynem i sławą polskich zastępów skrzydlatych.

W wigilję odsłonięcia pomnika, odbyło się w Kościele Zbawiciela nabożeństwo celebrowane przez J. E. Ks. Arcybiskupa Roppa, przy udziale przedstawicieli Rządu i władz, oraz organizacyj lotniczych. Artyści Opery wykonali na chórze szereg pięknych pieśni. Wieczorem tego samego dnia, zarządzono na lotnisku Mokotowskiem uroczysty *apel poległych*.

Dnia 10 listopada 1932 r. o godz. 8-ej wieczorem przy świetle pochodni i reflektorów, stały wyciągnięte sznurami delegacje wszystkich formacji lotniczych w kraju z 1 pułkiem lotniczym na czele. Ze wszystkich zakątków Polski przybyli lotnicy czynnej służby, rezerwy i inwalidzi na apel, każda bowiem formacja ma dziesiątki nazwisk na swej żałobnej karcie wojennej i powojennej. Niewiele znajomych twarzy z dawnych frontowych eskadr zasłużonych w obronie przed hordą bolszewicką — wielu, stanęło w tym dniu do apelu *z za świata*.

Padła komenda — oddziały sprezentowały broń — Hymn Narodowy popłynął w jesienną noc ponad lotnisko.

Szef Departamentu Aeronautyki, płk. dypl. Rayski w krótkich słowach żołnierskich przemówił:

„Żołnierze!

Choć wojna jest daleko za nami, lotnik wojskowy trwa nadal w walce, w której padają nasi towarzysze broni. Tych którzy padli, wzywamy dzisiaj do apelu! A choć nie stawią się, to jednak duchem, byli i są z nami"!

W blaskach pochodni, w głębokiej ciszy i podniosłym nastroju, odczytywano nazwiska poległych lotników. Po każdem z nich tysiące wspomnień nasuwającem, padała głucha odpowiedź:

...poległ śmiercią lotnika na froncie (lub podczas pokoju).

356 nazwisk — 356 mogił, których krzyż zdobi śmigło! Wszyscy stanęli do apelu.

Potężna eskadra cieni zawisła we mgłach pola wzlotów.

Marsz żałobny Chopina — po nim wspólna żołnierska modlitwa wieczorna i na znak trąbki, oddziały odmaszerowały do koszar. Ostatniem echem *apelu poległych* był warkot silnika samolotu, tak nierozerwalnie złączony z ich świetlaną pamięcią.

Wczesnym rankiem dnia 11 listopada, plac Unji Lubelskiej poraz pierwszy w dziejach Warszawy, pięknie przystroił się w odświętne szaty, na przyjęcie wielkiego gościa — *Pomnika Lotnika*. Mnóstwo flag o barwach narodowych, strojne kobierce na balkonach i w oknach—kwiaty. Dzielnica uwydatniła swój od serca płynący patrjotyzm i kult dla lotników świetną dekoracją domostw dla uświetnienia odsłonięcia pomnika swych bohaterskich sąsiadów. Ogólnopaństwowe święto lotnicze stało się świętem hołdu i radości wszystkich polskich serc.

I pułk lotniczy zaciągnął u stóp owiniętego białym woalem pomnika wartę honorową. Maszty otaczające pomnik, pięknie połączone girlandami zieleni, dopełniały pysznej całości stroju.

Przed godz. 12-tą rozpoczął się korowód stowarzyszeń i organizacji społecznych z drużynami sztandarowemi i wieńcami. Ustawiono je łukiem poza pomnikiem — przed frontem pomnika stanęła zbrojnie kompanja honorowa 21 p. p. ze sztandarem i orkiestrą — za nią trzy kompanje szkół podchorążych, lotniczej, inżynierji i piechoty. Wokoło gromadziły się delegacje pułków całego kraju, aerokluby, rodziny poległych lotników, lotnicy rezerwy, oficerowie i oddziały P. W.

Specjalne, otoczone kordonem miejsca zajął Rząd Rzeczypospolitej w pełnym składzie z premjerem Prystorem na czele, Sejm i Senat z marszałkami pp. Switalskim i Raczkiewiczem, korpus dyplomatyczny z ambasadorem Francji Laroche'm, prezes Najwyższej Izby Kontroli gen. Krzemieński, generałowie: Rydz-Śmigły, Piskor, Osiński, Gąsiorowski, Jarnuszkiewicz, Kołłątaj-Srzednicki, Grzmot-Skotnicki, Kutrzeba, Kwaśniewski, Wieniawa-Długoszowski, admirał Świrski, Daniec, szef Departamentu Aeronautyki płk. Rayski, prezes L. O. P. P. dr. Martynowicz, prezes Aeroklubu R. P. poseł ks. Janusz Radziwiłł, duchowieństwo z arcybiskupem Roppem na czele, władze L. O. P. P., oficerowie lotnicy, przedstawiciele aeroklubów i zakładów lotniczych.

Zagranicę reprezentowały postaci świata nauki i sztuki, oraz attaches wojskowi ambasad obcych, prof. Sicard delegat Akademji Francuskiej, włoski historyk sztuki prof. Della Setta z Rzymu, art.-rzeźbiarz de Montfort, red. Onduart z tygodnika „Ilustration" i publicysta Blanbatiere. Ogólnie zwracał uwagę stosowany mundur członka Akademji Francuskiej, prof. Sicarda.

O godz. 13-ej zagrzmiały fanfary i bezpośrednio wszystkie orkiestry zagrały Hymn Narodowy — odkryły się wszystkie głowy, wyprężyły się postacie wojskowe — P. Prezydent Rzplitej w otoczeniu domu wojskowego i cywilnego przybył na plac święta lotniczego i przeszedłszy przed frontem kompanji honorowej. zbliżył się do grupy członków Komitetu Budowy pomnika Lotnika. Tu b. minister, pos. inż. Alfons Kühn, prezes Komitetu, poprosił, by P. Prezydent raczył dokonać odsłonięcia pomnika. P. Prezydent wziął nożyce z rąk oficera lotnika i przy dźwiękach Hymnu Narodowego i fanfar przeciął sznur — biały woal spłynął w dół, odsłaniając spiżową postać lotnika, wspartego na śmigle.

Wysłuchawszy Hymnu, zajął P. Prezydent miejsce w fotelu ustawionym na wzniesieniu. W imieniu Komitetu Budowy Pomnika Lotnika, wygłosił inż. pos. Alfons Kühi następujące przemówienie:

„Dziesięć lat minęło od chwili, kiedy pod wrażeniem wielkiego zwycięstwa oręża Polskiego w 1920 r. i pod wrażeniem pełnego chwały udziału w tem zwycięstwie wojsk lotniczych, zainicjowano wzniesienie w Warszawie pomnika ku czci poległych lotników polskich.

W liczbie poległych w tych walkach przechowujemy w pamięci nazwiska trzech obywateli amerykańskich, a mianowicie: kpt. Kelly, por. Graves'a i kpt. Calumma, którzy złożyli swe życie na naszej ziemi, wzmacniając tem samem piękny rycerski węzeł, łączący Polskę z wielkim narodem Ameryki Północnej.

Lista bolesnych strat lotniczych. któremi okupiono wojenne zwycięstwo nie została zamknięta z chwilą nastania pokoju. Walka bowiem z potężnym żywiołem oceanu powietrznego o umocnienie bezpieczeństwa, oraz zwiększenie potęgi i chwały Ojczyzny trwa nadal.

Szczególnie bolesne były dla Polski lata ostatnie, kiedy zły los wyrwał z pośród nas najdroższych nam bohaterów przestworzy, że wspomnę tylko mjr. Idzikowskiego, por. Szałasa, a ostatnio por. Żwirkę i inż. Wigurę. To też godne uczczenie tych wszystkich najlepszych synów Ojczyzny wymagało wielkich wysiłków społeczeństwa, a dążenia Komitetu mogły zostać zrealizowane jedynie dzięki wysokiemu protektoratowi Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i Pierwszego Marszałka Polski, dzięki opiece Komitetu Honorowego, na którego czele przez szereg lat z całkowitem oddaniem stali pp. generałowie: Sosnkowski, Żeligowski i Konarzewski, dzięki staraniom pierwszego i wieloletniego prezesa Komitetu Wykonawczego, ś. p. wicemarszałka Sejmu, Jana Dąbskie-



P. Marszałek Piłsudski z I wiceministrem spraw wojsk. gen. Fabrycym i szefem gabinetu mjr. dypl. Sokołowskim na chwilę przed defiladą



Defilada artylerji przeciwlotniczej

go, oraz dzięki poparciu ze strony wszystkich czynników rządowych, a w szczególności wojskowych, wreszcie dzięki ofiarom szerokich sfer społeczeństwa i dzięki wytężonej pracy osób z budową pomnika bezpośrednio związanych.

Temu więc wspólnemu, zbiorowemu wysiłkowi zawdzięczamy, że możemy dziś oddać hołd pamięci naszych orłów, których symoblizuje przepiękna spiżowa postać lotnika, twór znakomitego artysty Edwarda Wittiga.

Ufny, że pomnik ten pogłębi uczuciowy związek między społeczeństwem polskiem a tymi, którzy swe męstwo i zapał okupują ceną życia, że pogłębi on przeświadczenie o roli, jaką spełnia lotnictwo w walce obronnej z nieprzyjacielem i w walce twórczej z żywiołem, że stanie się on prawdziwą ozdobą stolicy — przekazuję go w imieniu Komitetu Wykonawczego zarządowi stołecznego miasta Warszawy".

Po tem przemówieniu, szef Dep. Aeronautyki płk. Rayski, złożył podziękowanie Komitetowi i wszystkim za myśl i pracę nad wzniesieniem pomnika.

„... który jest symbolem zwycięstwa ideału i woli zwycięzców przestworzy, nad grozą śmierci ...".

Imieniem stolicy odebrał pomnik prezydent miasta inż. Słomiński, składając w podniosłych słowach hołd poległym lotnikom.

Po przemówieniach, kpt. pil. Piątkowski, odczytał akt erekcyjny, którego tradycyjna formuła rozpoczyna się słowami: *„Dnia 11 listopada 1932 r., kiedy Prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej był prof. Ignacy Mościcki, a Ministrem Spraw Wojskowych Pierwszy Marszałek Polski Józef Piłsudski... i t. d.".*

Gdy skończył, P. Prezydent złożył u stóp pomnika wspaniały wieniec o barwach narodowych, obok złożono wieńce od Marszałka Piłsudskiego, premjera Prystora, następnie składały wieńce delegacje pułków, klubów, organizacji etc.

Orszak dygnitarzy i dostojników z P. Prezydentem na czele oglądał pomnik, obchodząc go dokoła. W rozmowie z rodzinami poległych lotników, przedstawiono P. Prezydentowi wdowę po bohaterskim lotniku, p. Agnieszkę Żwirkową z którą P. Prezydent serdecznie się przywitał, a małego Heniusia Żwirkę, gorąco ucałował.

Uroczystość była skończona — pomnik zdał się wykwitać z olbrzymiego bukietu wieńców, złożonych rękami i sercem Narodu, doceniającego ofiarę krwi i bohaterski trud swego lotnictwa.

Przy dźwiękach Hymnu Narodowego. P. Prezydent Rzeczypospolitej odjechał na Zamek, żegnany owacyjnie przez zgromadzone tłumy.

Do późnego wieczoru dążyły do Placu Unji Lubelskiej rzesze warszawian, by oglądać spiżowy hołd, bohaterom podniebnych szlaków.

Zakończeniem świątecznego dnia lotnictwa, była uroczysta akademja w sali Ra-

U dołu: Arcybiskup Ropp opuszcza Katedrę po odprawieniu nabożeństwa. Pośrodku: Główna nawa katedralna zapełniona publicznością w czasie nabożeństwa. Na prawo: Apel poległych na polu Mokotowskiem









P. Premjer Prystor z członkami rządu przybył na uroczystą akademję ku czci poległych lotników, która odbyła się w sali Rady Miejskiej, urządzona staraniem Komitetu Budowy Pomnika Lotnika





Prezydjum uroczystej akademji w Radzie Miejskiej w Warszawie

dy Miejskiej, urządzona staraniem Komitetu Budowy Pomnika Lotnika, ku czci poległych lotników. Akademję zaszczycili obecnością: p. premjer Prystor, nuncjusz Marmaggi, p. p. ministrowie Butkiewicz i Jędrzejewicz, J. E. Arcybiskup Ropp, podsekretarz stanu Gallot, prezes Aeroklubu ks. Janusz Radziwiłł, prezes L. O. P. P. dr. Zenon Martynowicz, szereg posłów i senatorów. Przybyli też attaches wojskowi Stan. Zjedn. Am. Półn. płk. Jaeger i Czechosłowacji, płk. Sylwester w towarzystwie wyższych wojskowych naszej armji.

W prezydjum akademji zasiedli: marszałek Senatu Raczkiewicz, pierwszy wiceminister spraw wojskowych gen. Fabrycy, ks. Radziwiłł, prezes dr. Martynowicz, inż. pos. Kühn, prezydent miasta inż. Słomiński, charge d'affaires ambasady amerykańskiej Crosby i kpt. pilot Piątkowski.

Podjum tonęło we flagach narodowych i państw, których lotnicy bronili naszej ziemi w 1920 r., a więc, Ameryki, Francji, Belgji i Włoch.

Po odegraniu Hymnu Narodowego, zabrał głos prezes Komitetu Budowy Pomnika, inż. Alfons Kühn, który w przemówieniu swem podkreślił historję budowy pomnika, pokolei obrazując wszystkie etapy budowy tego wielkiego dzieła, począwszy od 1922 r., kiedy powstała inicjatywa budowy pomnika.

Następnie gen. Fabrycy oświadczył między innemi:

„... czuję się szczęśliwy, iż mogę imieniem Marszałka Piłsudskiego stwierdzić, że ofiary złożone z życia lotników na ołtarzu Ojczyzny, nie poszły na marne. Zaznaczam, że na lotnictwo wojskowe spada zaszczyt prowadzenia pionierskiej roboty dla rozwoju całego lotnictwa polskiego".

W przemówieniu ministra komunikacji i robót publicznych należy wymienić ważkie zdania — p. minister mówił:

„... zawzięta, rywalizacyjna walka o opanowanie powietrza, toczy się dalej i krwawo. Dowodem tego choćby ostatni lot okrężny po Europie. Ta walka toczy się i podczas pokoju. Polska może być dumna, bo pomnik lotnika dzisiaj odsłonięty jest pierwszym pomnikiem ku czci lotników w Europie. Idźmy dalej tą drogą, kończył p. minister, a stworzymy potężną Polskę skrzydlatą".

Delegat Akademji Francuskiej, prof Sicard, scharakteryzował na tle uroczystości pomnikowych, wszystkie węzły kulturalne łączące Francję z Polską, z których to węzłów powstawały wielkie idee i wielkie czyny.

P. min. Jędrzejewicz przemawiając zkolei podniósł:

„... *dwie są rzeczy na świecie wielkie — śmierć i zwycięstwo. Obie te wielkości są ciągłym udziałem lotników...*".

W dalszym ciągu swej głębokiej mowy, podkreślił p. minister czynniki psychologiczne, składające się na wielkie wyczyny — czynniki, najbardziej szlachetne w duszy ludzkiej.

Ks. Janusz Radziwiłł zobrazował rosnące znaczenie lotnictwa od pierwszych chwil jego rozwoju, w cichej pracy pokojowej i burzliwych wysiłkach wojennych.

Prezes L. O. P. P. dr. Zenon Martynowicz dał interesujący przegląd pracy *L. O. P. P. która to instytucja zjednała sobie już 600.000 członków, ogarniając żywą propagandą cały kraj. a przedewszystkiem budząc w młodem pokoleniu zamiłowanie do lotnictwa przez tworzenie nowych kadr pionierów podniebnej walki o byt kraju.*

Serję wzniosłych mów zakończył prezydent miasta inż. Słomiński, słowami:

„... przyjmuję wzniesiony pomnik jako gospodarz miasta pod swoją opiekę i będę go strzec, jako *świadectwa wielkiego bohaterstwa naszych lotników*".

Orkiestra odegrała marsz triumfalny wojskowy, poczem na podjum zjawił się bohater egzotycznego lotu do Azji i Afryki kpt. Karpiński i w interesujących słowach dał barwny koloryt wielkiego wysiłku lotniczego do krajów Wschodu, gdzie go, jako przedstawiciela polskich skrzydeł, gościnnie witano.

Tak minął wiekopomnie dzień 11 listopada 1932 r. w stolicy — dzień pierwszego w wolnej Ojczyźnie ogólnopaństwowego święta lotniczego, w którym wzniesiono *POMNIK LOTNIKA*.

Oby dzień ten, stał się początkiem nowej, potężniejszej *ERY PRACY* nad umocnieniem w powietrzu — oby ten *POMNIK LOTNIKA* był wielkiem „Memento" niestrudzonej odwagi, ofiary i bohaterstwa, rzuconego na szalę losów Ojczyzny dla pokoleń.

Niechaj słowa pana Ministra Jędrzejewicza zabłysną na zawsze w aureoli pomnika... *„DWIE SĄ RZECZY NA ŚWIECIE WIELKIE — ŚMIERĆ i ZWYCIĘSTWO! OBIE TE WIELKOŚCI, SĄ CIĄGŁYM UDZIAŁEM LOTNIKÓW"!*

Wszystkim Prenumeratorom, Czytelnikom i Przyjaciołom naszego pisma z okazji przypadających świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku

przesyłamy najserdeczniejsze życzenia

Komitet Redakcyjny „Lotu Polskiego".

Pomnik Lotnika w chwili odsłonięcia

B. min. pos. Alfons Kühn w czasie przemówienia.

Odczytanie aktu erekcyjnego







P. Prezydent Rzeczypospolitej prof. I. Mościcki składa wieniec u stóp pomnika.

Na prawo: Domy dekorowane dywanami, kwieciem i flagami o barwach narodowych.











Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. dr. Z. Martynowicz, i wiceprezes Zarządu Głównego L. O. P. P. pos. W. Starzak składają wieniec. Na prawo: P. Prezydent R. P. w czasie rozmowy z twórcą pomnika prof. Wittigiem. Złożenie aktu erekcyjnego w obecności: b. min. Kühna, I-go wiceministra spraw wojsk. gen. Fabrycego, prof. Wittiga, sen. Everta i innych.

J. Wielowieyski

REKORD "DZIEWCZYNY z NIEBA"



Szary zmierzch otulał ziemię. Mimo kilkilkudniowej odwilży na polach leżał jeszcze śnieg. Wąskie skiby świeciły szaremi grzbietami z pod białego kożucha, który wypełniał jeszcze bruzdy, leżał nietknięty w rowach przydrożnych i białemi plamami znaczył łąki. Na rozmokłych drogach wiejskich błoto sięgało do kostek.

Niebo zasnute niskiemi, ciemnemi chmurami, przykrywało ziemię jak wielki matowy klosz, pod którym snuły się mleczne firanki mgieł, robiąc przesiąkłe wilgocią powietrze jeszcze mętniejszem, jeszcze bardziej nieprzeźroczystem.

Była niedziela, dnia 4 stycznia.

Rok 1931.

Wieś Amelin pod Pułtuskiem układała się już na spoczynek. Raz po raz rozbłyskały nowe kwadraty okien w niskich chatach.

Na plebanji w niedalekim Krasnosielcu rozjarzyła się choinka, świecąc chwiejnemi płomykami różnokolorowych świeczek, odbijającemi się w szklanych bombkach i paciorkach.

W ciszy nadciągającego wieczoru rozległ się nagle daleki warkot silnika gdzieś w górze. Zrazu słaby, potem coraz głośniejszy, spływał z pod szarej kopuły chmur na zasypiającą ziemię.

Nad wsią leciał jakiś samolot. Minęło kilka chwil, ale warkot nie ustawał.

Zaintrygowani chłopi powyłazili z ciepłych chałup i zadarłszy głowy szukali wzrokiem w górze samolotu.

Nie trudno go było spostrzec.

Kręcił się, srebrny cały, nisko nad samą wsią, wolno mieląc śmigłem powietrze, jakby wybierając miejsce, gdzie ma osiąść.

Po chwili warkot scichł i samolot spłynął lekko w dół na pobliskie pole, pokryte warstwą śniegu.

Zlecieli się chłopi, ciekawi zobaczyć, kto spadł z nieba koło ich wsi.

Z samolotu wysiadła młoda dziewczyna, okutana w szale i futra i rozcierając zgrabiałe ręce zapytała po angielsku:

— Gdzie jestem?

Nikt jej nie zrozumiał. Dopiero gdy nadszedł miejscowy sołtys, reemigrant z Ameryki, rozmówił się z lotniczką. Zaprowadzono ją na plebanję do Krasnosielca, gdzie zaopiekował się nią proboszcz, ks. kanonik Serejko.

Pilotka, młoda, rezolutna dziewczyna, oświadczyła, że leciała samotnie z Berlina do Warszawy i w drodze zabłądziła wskutek mgieł, zboczywszy zanadto na północ.

Nie orjentując się gdzie jest, i nie mogąc lecieć dalej, postanowiła wylądować na pierwszem równem polu.

Dziewczyna przedstawiła się:

— Miss Amy Johnson...

W taki to sposób Polska zawarła bliską znajomość z jedną z najlepszych pilotek świata, słynną „dziewczyną z nieba", która, mimo młodego wieku, miała już za sobą samotny rajd z Anglji do Australji i z powrotem, a teraz ruszyła sama jedna w wielką podróż powietrzną z Londynu do Tokio, przez Syberję i Chiny.

Miss Amy Johnson jest dzielną dziewczyną.

Ta młoda osoba, to typowa przedstawicielka zaborczej rasy anglosaskiej, zimnej, stanowczej, nie zrażającej się byle niepowodzeniem, dążącej z żelazną konsekwencją do raz obranego celu, czy to będzie podbój Indyj, czy zdobycie hegemonji na morzu, czy zaprowadzenie stałej, regularnej komunikacji lotniczej między metropolją a kolonjami, czy też taki w istocie drobiazg, jak zachowanie tradycyjnego ceremonjału przy wjeździe lorda-majora do Londynu.

To też młodziutka miss Amy Johnson, do niedawna jeszcze skromna stenotypistka w jednem z biur handlowych w Hull, kpiła sobie ze wszelkich niebezpieczeństw i wbiwszy sobie w głowę, że musi dokonać rajdu z Londynu do Tokio, nie bacząc na nic, wsiadła do swego „Moth'a — Jazon II" i ruszyła w drogę.

Doleciała do Polski i tu utknęła.

Miss Amy zetknęła się po raz pierwszy z prawdziwie tęgim mrozem.

— Nie myślałam, że tu u was będzie tak zimno — wyznała szczerze.

Biedna miss Amy Johnson. Zaraz, niemal na początku drogi, napotkała na trudności, których nie przewidziała.

Zimno!

Wszystkiego kilka stopni poniżej zera. A cóż dopiero będzie tam, na Syberji, gdzie mróz sięga 40 i 50 stopni, gdzie w rozległych tundrach zamiera zupełnie niemal wszelkie życie, a gęsta, zmierzwiona tajga śpi nieruchomo pod grubym kożuchem białego śniegu.

Zaczęto tłumaczyć młodej angielce całą bezsensowność jej zamierzenia. Lot w tej porze roku poprzez Syberję jest niemożliwy. Nawet lotnicy sowieccy, odbywający stałe loty w tych okolicach, przerywają w zimie latanie. Po drugie lot samotny nad temi dzikiemi okolicami, i to specjalnie dla kobiety, to zbyt ryzykowna rzecz.

Miss Amy nie dowierzała jednak lotnikom polskim, nie wierzyła zapewnieniom kpt. Orlińskiego, który przecież dwukrotnie przeleciał przestrzeń, dzielącą Warszawę od Tokio.

Pojechała koleją do Moskwy i tam usłyszawszy podobną opinję z ust lotników sowieckich, dopiero wówczas dała sobie wytłumaczyć całą lekkomyślność swego postanowienia.

Miss Amy Johnson może całkiem — pomyśli kto — zrezygnowała z podróży powietrznej do Tokio?

Nic podobnego. Nie byłaby przecież angielką z krwi i kości.

W lecie wyruszyła wraz z mechanikiem na swym „Jazonie II" z mglistego Londynu do stolicy kraju Kwitnącej Wiśni.

I doleciała szczęśliwie...

W rajdzie tym już nie zawadziła o Polskę. Poleciała szlakiem bardziej północnym na Królewiec i Rygę.

Młodziutka miss Amy Johnson, która lata jak stary pilot, nie przestała być przecież kobietą.

Kiedyś tam spotkała młodego, ale słynnego już lotnika angielskiego, Jamesa Mollisona.

Ją opromieniała aureola sławy, jego nazwisko z dumą i tęsknotą wymawiały miljony Angielek na wyspach i kolonjach.

Byli jakby stworzeni do siebie.

Obojętne zupełnie, które pierwsze z nich powiedziało słodkie:

— Y love you...

Dość, że któregoś tam dnia purpurowe, świeże wargi miss Johnson spotkały może niechcący, może naumyślnie usta mister Mollisona, świat zakręcił się koło tych dwojga młodych i... pobrali się.

Jeszcze przed ich ślubem przebąkiwano, że w podróż poślubną młoda para zamierza wyruszyć samolotem do... Ameryki.

Poprzez siny, burzliwy Atlantyk...

Poprzez groźny ocean, który już tylu uskrzydlonych śmiałków pochłonął...

— To jednak szaleństwo... — mówiono.

Wkrótce stało się wiadomem, że w podróż przez Atlantyk wyrusza tylko Mollison. Lady Amy zostaje w Anglji. Samolot, ofiarowany Mollisonowi do tego rajdu przez firmę de Havilland, po wbudowaniu dodatkowych zbiorników benzyny może zabrać tylko jedną osobę.

Z talizmanem świeżych pocałunków, wprost z ramion ukochanej i kochającej nowozaślubionej żony, wyruszył Mollison na podbój Atlantyku.

Wyleciał o świcie dnia 18 sierpnia 1932 roku, w kilka tygodni zaledwie po ślubie i następnego dnia popołudniu wylądował szczęśliwie w Kanadzie.

Młody mąż młodziutkiej Amy Johnson pokonał Atlantyk!

Miss Amy chciała konieczne, za przykładem męża, ruszyć samotnie przez Atlantyk drogą powietrzną.

— Jimmy'emu udało się, dlaczegóż mnie nie miałoby się udać — oświadczyła.

Mollison, dowiedziawszy się o zamiarze żony, złapał się za głowę. Wiedział, że Amy gotowa wprowadzić w czyn swój zamiar.

— Nigdy na to nie pozwolę! — zawołał i zatelefonował z Nowego Jorku do Londynu.

Póty prosił, póty przekonywał, aż Amy ustąpiła — nie poleciała przez Atlantyk...

Mollison wrócił z Ameryki.

Wówczas lady Amy oświadczyła mu, że coprawda na jego wyłączne prośby zrezygnowała po raz pierwszy ze swych planów — nie poleci przez Atlantyk, ale za to zamierza dokonać samotnie rajdu z Londynu do Kapsztatu, najbardziej na południe położonego cyplu Afryki, i pobić w tym locie rekord swego męża, wynoszący 4 dni, 17 godzin i 19 minut.

— Nie próbuj nawet odwodzić mnie od tego planu, bo ci się to nie uda.

— Jak chcesz, darling — zgodził się Mollison.

Anglja oddalona jest bardzo od swych kolonij. Tygodnie całe trzeba zużyć, aby dostać się do posiadłości angielskich w Afryce, czy dopłynąć do Indyj. Najpierw kilka dni drogą morską, później uciążliwą bardzo drogą lądową.

Lotnictwo kolosalnie zbliżyło metropolję z kolonjami. Drogę, która trwała kilka tygodni, szybkie samoloty „Imperial Airways" przebywają w kilka dni.

Skrócenie czasu lotów pomiędzy poszczególnemi odległemi miejscowościami kolonji, a Londynem ma dla Anglji pierwszorzędne znaczenie.

Poczta, towary, pasażerowie...

Dlaczego, jeśli można cały kontynent afrykański przelecieć w trzy — cztery dni, samoloty „Imperial Airways" mają się wlec cały tydzień?

Pionierami nowych szlaków są zawsze lotnicy sportowi. Oni wytyczają nowe drogi. Dopiero w ślad za nimi, gdy trasa jest już zbadana dokładnie, wyruszają wielkie osobowe czy pocztowe omnibusy powietrzne, załadowane listami czy towarami i odbywają stałe, regularne kursy według rozkładu lotów.



Miss Amy Johnson

To też dla Anglji loty rekordowe lotników sportowych między metropolją a dominjami mają pierwszorzędne znaczenie.

Lady Amy Johnson-Mollinson wystartowała z lotniska Lympne dnia 14 listopada o świcie.

Do rajdu wybrała samolot „Puss-Moth", zaopatrzony w nowy silnik Gipsy, najświeższego typu „Major III A". Wmontowanie dodatkowych zbiorników na benzynę powiększyło zasięg samolotu do 3.000 km.

Droga wybrana przez lotniczkę prowadziła przez Oran, Gao, Dualę i Mossamedes. Długość trasy — 10.000 km.

Start nastąpił o godz. 6 m. 36.

W kilka chwil później z tegoż lotniska wystartował Mollison, na swej „Radości serca", na której przeleciał Atlantyk, aby odprowadzić żonę kawałek drogi do brzegów kontynentu.

Lady Mollison musiała się śpieszyć. Przed nią słała się 10.000 km. licząca droga poprzez cały Czarny Ląd, którą trzeba było przebyć w rekordowym czasie cztech i pół dnia. Inaczej rekord nie zostanie pobity.

Po południu „Puss-Moth" jest już w Barcelonie, gdzie lotniczka uzupełnia zapasy benzyny. Nie zwlekając zajmuje z powrotem miejsce w maszynie i startuje dalej.

Naprzód! Naprzód! Niema czasu do stracenia, nie wolno marnotrawić drogocennych chwil. W takiem przedsięwzięciu nawet minuty odgrywają decydującą rolę.

O g. 7.25 wieczorem Amy Johnson jest już w Oranie w północnej Afryce

Cztery godziny odpoczynku.

Zapada noc, jasna księżycowa noc, idealna do przelotu nad Saharą. Księżyc w pełni wysrebrza pustynię. Wieje przyjemny chłód.

Na pół godziny przed północą start. Lotniczka zamierza wylądować dopiero w Niamey.

W Królewskim Aeroklubie brytyjskim osią zainteresowania wszystkich członków był lot Amy Johnson. Z ust nie schodziły pytania:

— Doleci, czy nie doleci?

— Pobije rekord, czy też nie?

Przeważała opinja, że raczej nie. Dolecieć może jej się uda, ale pobić rekord Mollisona!... Dajcie spokój, panowie, wolne żarty...

Robiono fantastyczne zakłady.

Sto do jednego, że nie pobije rekordu i pięć do jednego, że nie doleci wogóle do Kapsztatu.

Lady Mollison nie doleciała do Niamey. O godzinie 12 min. 50 w poł. wylądowała w Gao nad Nigrem. Tu została do następnego dnia rano. Musi się wyspać, przeleciała przecież z małemi odpoczynkami 4.000 km. w przeciągu 30 godzin.

Dnia 16 listopada o świcie jest już na nogach. O godz. 6.30 startuje z Gao i leci do odległego o prawie 2.000 km. Duale. Stamtąd wyrusza w nocy do przedostatniego etapu do Mossamedes. Ale w drodze psuje się jej oliwienie. Drogocenny płyn wycieka kropla po kropli z pękniętej rurki. Niema rady — trzeba lądować w najbliższem miejscu. Miss Johnson siada o godz. 7 m. 15 rano w miejscowości Benguela w Angoli.



Amy Johnson w czasie przymusowego lądowania w Polsce

Czyżby to miał być już koniec rajdu? Serce bije trwożliwie. Ależ nie, rurkę da się naprawić i jazda w dalszą drogę.

W Bengueli zostaje miss Johnson do godz. 4 m. 30 po poł. Większą część czasu przeznaczonego na odpoczynek, poświęca na naprawę uszkodzenia, pracując sama, oraz na dokładne przejrzenie samolotu i silnika. Sama musi wszystko zobaczyć — — od stanu jej maszyny zależy przecież w pierwszym rzędzie powodzenie podjętego rajdu.

O 4.30 po poł. jest już w powietrzu.

W niecałą godzinę później „Puss-Moth" osiada lekko na lotnisku w Mossamedes w Portugalskiej Afryce zachodniej.

Przeleciała szczęśliwie 7.800 km. — od celu dzieli ją jeszcze około 2.100 km. Miss Amy Johnson zrobi tę przestrzeń w jednym etapie.

O północy, korzystając z pełni księżyca, rusza w drogę.

Decydujący etap...

W Kapsztacie wrzało...

Wieść o tem, że Amy Johnson kończy szczęśliwie swój lot, że jest już w Mossamedes, wywołała olbrzymie wrażenie.

O północy, wprost z kawiarni i teatrów olbrzymi tłum pośpieszył na lotnisko. Wiedziano doskonale, że wcześniej, jak między godziną 7 a 8 rano nie można się spodziewać lotniczki, ale ten zgorączkowany tłum wolał przestać całą noc na lotnisku, niż opuścić tak rzadką okazję ujrzenia przylatującej rekordzistki „dziewczyny z nieba".

Kto to może wiedzieć, a nuż natrafi po drodze na jakieś przychylne bardzo wiatry i przybędzie wcześniej do Kapsztatu.

Minęło jednak południe, a Amy Johnson jeszcze nie było.

Przyleciała dopiero o godz. 1 m. 34 po południu.

Pobiła rekord swego męża o 10 godzin i 21 minut...

Ledwo lotniczka wysiadła z samolotu, zażądała, aby ją niezwłocznie połączono radjotelefonicznie z Londynem. Chciała mówić z mężem.



Amy Johnson na lotnisku w Tempelhoffie

Pani Mollison osiągnęłaby niewątpliwie jeszcze lepszy czas, gdyby nie to paskudne oliwienie, które zepsuło jej się na trasie Duala — Mossamedes. Straciła przecież na naprawę w Bengueli dziewięć godzin.

No i gdyby nie gwałtowne burze, które spotkała na wysokości zatoki Wielorybiej na ostatnim, końcowym już etapie swego lotu.

Miss Amy Johnson przebyła całą drogę wynoszącą 9.970 km. w następujących etapach.

1. Lympne — Oran — 1770 km.
2. Oran — Gao — 2.250 km.
3. Gao — Duala — 1930 km.
4. Duala — Mossamedes — 1930 km.
5. Mossamedes — Kapsztat — 2.090 km.

Trasa Mollisona była nieco inna — dłuższa o blisko 180 km., wynosiła więc 10.150 km.

James Mollison przebył tę drogę następującemi etapami:

1. Lympne—Colomb Bechar — 2250 km.
2. Bechar — oaza Reggan — 595 km.
3. oaza Reggan — Niamey — 1520 km.
4. Niamey — Loanda — 2980 km.
5. Loanda — Kapsztat — 2815 km.

Pomiędzy etapami Mollisona a jego żony jest dość znaczna różnica. Amy Johnson leciała bardziej regularnie, niż jej mąż. Długości poszczególnych odcinków jej trasy różnią się między sobą bardzo niewiele.

Równocześnie z rekordowym lotem miss Johnson odbywał rajd na tej samej trasie , tylko w odwrotnym kierunku, z Kapsztatu do Londynu, młody lotnik angielski, 19-letni Wiktor C. Smith. Leciał na zwykłym Moth'ie z silnikiem Gipsy II.

Wyleciał o kilka godzin wcześniej od „dziewczyny z nieba“, bo o północy z dn. 13 na 14 listopada, a miss Johnson wystartowała dopiero dnia 14 listopada o g. 6 rano.

Nie zakończył jednak swego rajdu. Na etapie między Duala a Gao uległ katastrofie.

Lady Amy Johnson-Mollison nie może zapomnieć tych dziewięciu godzin, straconych w Bengueli na naprawę oliwienia. Oświadczyła ona, że w kwietniu podejmie próbę pobicia swego własnego rekordu na tej trasie.

Ciekawe, co powie na to Mollison...

Między tym dwojgiem miał się odbyć następujący dialog, jak podały pisma angielskie:

Miss Johnson: Hallo Jimmy, jak się masz?

Mollison: Winszuję! Jak się czujesz?

Miss Johnson: Właśnie wróciłam na ziemię. Zmywałam z oczu afrykański kurz, kiedy zadźwięczał dzwonek telefonu.

Mollison: Idź natychmiast spać i śpij choćby całą dobę, jeśli będziesz mogła...

Miss Johnson (z lekkiem zalęknięniem w głosie): Jimmy, czy nie gniewasz się na mnie, że pobiłam ciebie i twój rekord?

Mollison (śmiejąc się): Ależ wprost przeciwnie. Cieszę się bardzo, żeś to zrobiła, przynajmniej rekord został w rodzinie. Gdyby to zrobił kto inny, to co innego — wtedy byłbym zazdrosny. Jak ci się powiodła podróż?

Miss Johnson: Nigdy nie przypuszczałam, że pustynia może być tak długa i tak jednostajna, jak ta Sahara...

Mollison: No, dość już, idź teraz spać. Good bye...

Miss Johnson: Good bye...

Na wieść o szczęśliwem zakończeniu rajdu, Anglja oniemiała.

Ktoby to pomyślał. No, no...

Mollison przyznał się otwarcie, że nie przypuszczał ani na chwilę, iż jego młodziutka żona pobije rekord.

— To niezwykle ciężki taki lot. Wolałbym ruszyć jeszcze raz samotnie przez Atlantyk, niż lecieć po raz drugi z Anglji do Kapsztatu — wyznał. — Lot nad Saharą jest równie trudny, jak przelot Atlantyku. Leci się nad wymarłem morzem piasku, gdzie siedziby ludzkie oddalone są jedna od drugiej o 300 do 400 mil.

A już fakt pobicia przez „dziewczynę z nieba“ rekordu jej męża, wprawił cały świat w zdumienie.

Miss Amy brawo! brawo!... Old England może być z pani dumna. Lew brytyjski może spać spokojnie, mając takich dzielnych lotników.

W 102 godziny przelecieć 9.700 km., to sztuka nielada.

Powiększenie kadry pilotów policyjnych

W dniu 28 października r. b. odbyło się w Bydgoszczy zakończenie Kursu Szkoły Pilotów Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa.

Po odebraniu raportu, przemówił kmdt Centrum ppłk.pil. Tadeusz Prauss, stwierdzając osiągnięte pomyślne wyniki wyszkolenia i dziękując zarazem personelowi instruktorskiemu za jego wysiłek i pracę.

Po rozdaniu świadectw, kierownik referatu lotniczego złożył ppłk. Praussowi w imieniu Kmdta Głównego P. P. wyrazy podzięki za wyszkolenie drugiej zkolei kadry pilotów policyjnych.

Kurs ukończyli pomyślnie posterunkowi: Kocik Adam, Zalewski Henryk, Łubiński Przemysław.

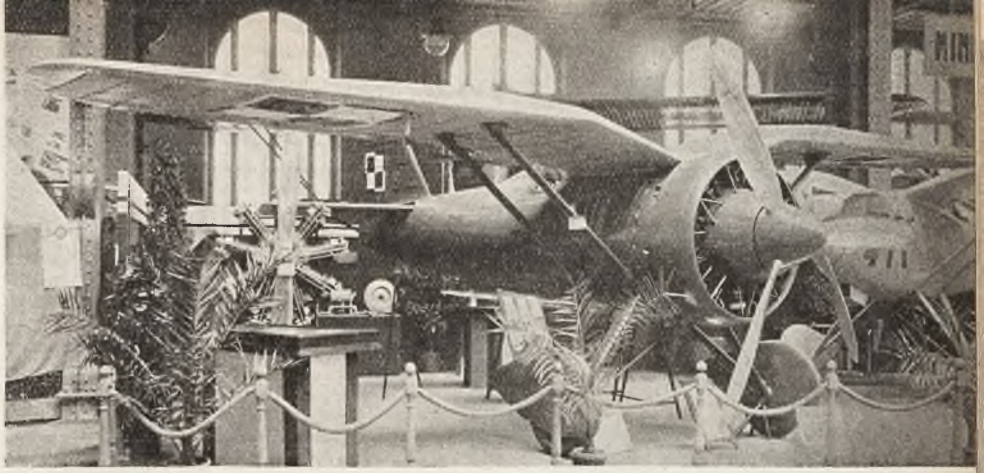
W ten sposób pierwsza kadra personelu latającego przyszłych oddziałów lotniczych P. P. powiększyła się znowu o kilku dzielnych pilotów.

Wielce żałować należy, że chwili tej nie dożył także ś. p. post. Jan Szczęsnulewicz, który zginął w katastrofie lotniczej w dn. 5 września r. b. podczas wykonywania swego 41 samodzielnego lotu ćwiczebnego przez wpadnięcie na wirażu w t. zw. korkociąg. Był on najlepszym w lataniu z tegorocznych uczniów policyjnych.



1) post. pil. Kocik Adam, 2) post. pil. Łubiński Przemysław, 3) ś. p. post. pil. Szczęsnulewicz Jan, 4) post. pil. Zalewski H.

Tendencje tegorocznego Paryskiego Salonu Aeronautycznego



Stoisko Państwowych Zakładów Lotniczych.

Po raz 13-ty rozwarły się podwoje Grand Palais na przyjęcie licznej ciżby skrzydlatych gości. Najwięcej przybyło ich z Francji, znacznie mniej z Anglji, Włoch no i z Polski. Gości z poza oceanu prawie nie widać. Lotnictwo wojskowe prawie że nie uczestniczy, przynajmniej jeżeli chodzi o Francję. Anglja i Włochy są mniej zazdrosne, choć nie wystawiają nic nowego. Tylko my otwarcie chwalimy się naszemi ostatniemi zdobyczami i nawet naszymi zamiarami na przyszłość. PZL. VIII, XI, i XXIV wzbudzają ogólne zainteresowanie, zarówno jak osławiony RWD 6.

Salon aeronautyczny 1932 r. jest logicznym etapem rozwoju tendencji konstrukcyjnych, które uwydatniły się już wyraźnie w salonie z r. 1930. A więc z jednej strony panuje w nim niepodzielnie konstrukcja metalowa, z drugiej pod względem aerodynamicznym stoi on całkowicie pod znakiem jednopłatu — stąd możnaby go nazwać salonem „jednopłatów metalowych".

Nawet do dziedziny lotnictwa sportowego, które dotychczas słusznie pozostawało wierne drzewu, zakradła się konstrukcja metalowa — widzimy tu samoloty całkowicie zbudowane z metalu, jedynie wśród lekkich samolotów widać jeszcze zwolenników konstrukcji drewnianej.

Dwupłatów prawie nie widać, forma zaś półtorapłatu posiada zaledwie kilku nielicznych przedstawicieli.

Odnośnie wagi daje się zaobserwować stałe dążenie do jej wzrostu w dziedzinie samolotów transportowych, bombowych i wielkich wodnosamolotów.

Co się tyczy napędu, to w samolotach małej wagi panuje niepodzielnie napęd jednosilnikowy; dla ciężkich samolotów dwa silniki nie wystarczają, są więc one 3- lub 4-silnikowe.

Ze stanowiska aerodynamicznego daje się zauważyć usilne dążenie do możliwego zwiększenia doskonałości samolotów przez zmniejszenie oporów szkodliwych — a więc, jak już wspomnieliśmy — jednopłaty, osłony opływowe i t. d., wyniki jednak są bardzo skromne — zdaje się, że w tej dziedzinie niewiele jest już do zdobycia. Pozostaje stworzenie nowych profili lub gruntowna rewolucja w dziedzinie konstrukcji lotniczych. Może dlatego takie samoloty, jak Nieuport bezogonowy lub autogiro Lioré — zupełnie pozbawiony skrzydeł — gromadzą wokoło siebie tłumy widzów. Czy na tych drogach leży rozwiązanie palących zagadnień lotnictwa odpowie przyszłość.

Pomimo małych postępów w zmniejszeniu oporów szkodliwych, samoloty stale zyskują na szybkości. Dzieje się to za sprawą silników, których konstruktorzy postawili sobie za zadanie zmusić samolot do lotu jak najszybszego i na jak największej wysokości.

Na jak największej wysokości — gdyż tam właśnie, dzięki rzadkości powietrza, daje się osiągnąć zmniejszenie oporów szkodliwych, które nie udało się wydatnie zwalczyć na drodze konstrukcyjnej. Ale silnik podobnie jak człowiek, być może nawet więcej, potrzebuje powietrza dla swego oddechu. Na wysokościach zaś nawet nie stratosferycznych, powietrza już brakuje — stąd sprężarki, mające na celu zgęszczenie tego powietrza i umożliwienie oddechu silnika. Tegoroczny salon silnikowy możnaby śmiało nazwać salonem „silnika ze sprężarką".

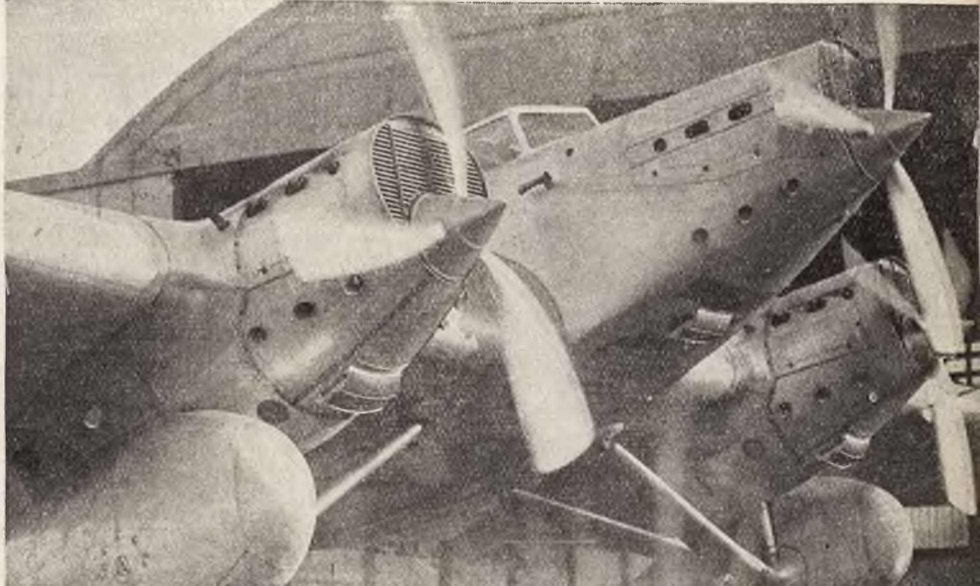
W silnikach dla lotnictwa sportowego największą rolę gra cena — o niej przy równych innych zaletach stanowi prostota konstrukcji — stąd przewaga chłodzenia powietrzem, tembardziej, że odpowiada ono najlepiej silnikom małocylindrowym. Układ cylindrów gwiazdowy, szeregowy lub odwrócony. Moc waha się w granicach od 50 do 200 KM, choć przeważnie przekracza 100 KM. Litraż 6—7 litrów, średnica cylindrów ok. 115 mm. Waga przypadająca na konia mechanicznego, pomimo zastosowania stopów glinowych (aluminjowych) nietylko się nie zmniejszyła w porównaniu z wagą z przed 20 laty, lecz nawet wzrosła, osiągając w tej kategorji silników niższą granicę 1,3 kg/KM. Tłumaczy się to większą pewnością współczesnych silników, których życie sięga już 5000 godzin, podczas gdy trwałość silników z przed 20 laty nie przekraczała 100 godzin.

Zwiększenie mocy silnika turystycznego idzie w parze z zwiększeniem ilości miejsc samolotu turystycznego (3—4 miejsca) i jego zasięgu przekraczającego już 1000 km.

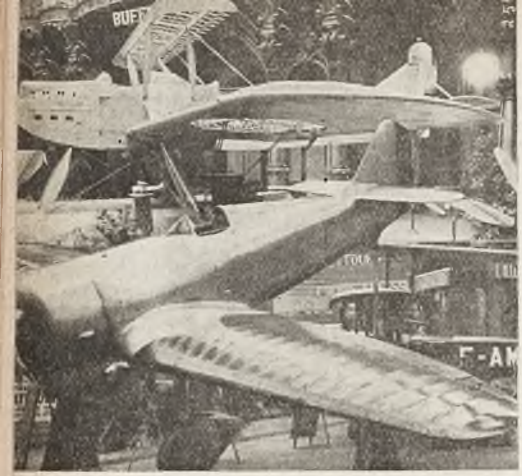
Jeżeli wśród silników turystycznych dają się zauważyć silniki ze sprężarkami — to zasada ta staje się prawie powszechna w silnikach dla lotnictwa wojskowego.



Najnowszej konstrukcji Autogiro



Transatlantyk-pasażerski systemu Cousinet — „Arc en Ciel"



Lavasseur F. L. 131 oraz akrobacyjny Hanriot L. H. 130

Tu widzimy także silniki, szybkoobrotowe z reduktorami obrotów, ma się rozumieć o chłodzeniu wodą, gdyż zastosowanie więcej wydajnego chłodzenia staje się tu konieczne. Jednak takie firmy jak Salmson i Gnome Rhone zachowały w swych silnikach ze sprężarkami chłodzenie powietrzem, które, jak należy z tego wnosić, nie wypowiedziało jeszcze swego ostatniego zdania. Skądinąd są to przeważnie silniki o układzie cylindrów w kształcie liter V lub W, prostych lub odwróconych, o znacznej szybkości tłoka.

Racjonalne wykorzystanie nowoczesnych paliw umożliwiło zastosowanie sprężarek, zwiększenie stopnia sprężenia w cylindrach silnika, wreszcie w związku z tem osiągnięcie wyższych sprawności.

Zdaje się, że zarówno jak w silnikach dla lotnictwa wojskowego, silniki przeznaczone dla samolotów transportowych wykazują orjentację w kierunku chłodzenia powietrzem. Firmy Hispano, Renault, Potez, Farman, Lorraine i ma się rozumieć Gnome Rhone i Salmson, wystawiły silniki 250 KM. i 350 KM., chłodzone powietrzem, które mogą być użyte dla celów lotnictwa komunikacyjnego. Coprawda niektóre firmy zostały wierne wyłącznej zasadzie chłodzenia wodnego; nie można tego powiedzieć o Farmanie, który wystawił jednocześnie silniki o chłodzeniu wodą, o układzie odwróconego V, o mocy 350 KM. i silniki gwiazdowe o mocy 250 KM. o chłodzeniu powietrzem.

W obu wypadkach należy podkreślić zwiększenie ilości obrotów — 1800 obr. na minutę stanowi obecnie najniższą granicę.

Co się tyczy mocy, to wzrosła ona znacznie w porównaniu z salonem roku ub., dosięgając 2.000 KM (Fiat).

Powszechnem jest dążenie do zastosowania lekkich stopów glinowych w rodzaju duralów, włączając stopy zawierające żelazo, jak hiduminjum, na który licencja została już poprzednio zakupiona przez nasze Państwowe Zakłady Inżynierji.

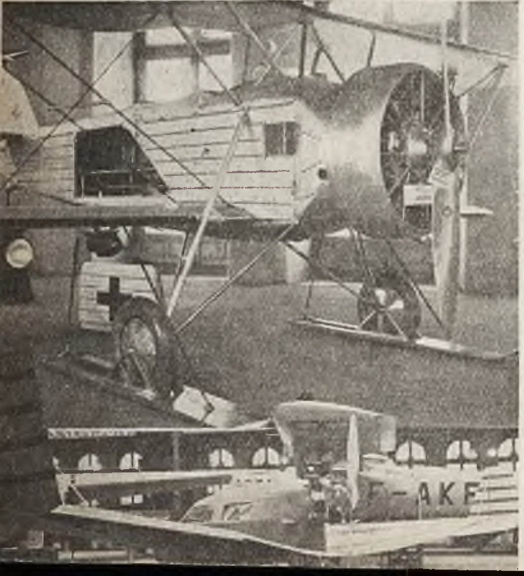
Dział akcesorji lotniczych i przyrządów pokładowych jest bardzo obszerny, ze względu jednak na brak miejsca nie będziemy się nim zajmowali, wymienimy tylko powszechne prawie stosowanie opancerzonych kabli elektrycznych, mające na celu usunięcie wpływu ich na radjo i przyrządy pokładowe w samolocie i wbudowane prądnice, stanowiące jedną całość z silnikiem, służące do elektryfikacji oświetlenia i przyrządów pomocniczych samolotu.

inż. Juljusz Wierciński.



„Coudron“ C. 193 — Clinogyre. Na dole: sportowa limuzyna Farmana

Lorraine-Hanriot L. H. 437 sanitarny





SPOTKANIE NAD WARSZAWĄ

„Czwórka“ Księcia Pana i „Jednokonka“ prof. Pruszkowskiego

NA SAMOLOCIE POPRZEZ EUROPĘ, AZJĘ i AMERYKĘ



Droga „Erranta“ przez Europę i Azję.

Na wszystkich lotniskach europejskich, lądowanie jest płatne w granicach od 3—75 cent. (3—7 zł.) i tyleż płaci się za jednodniowe umieszczenie samolotu w hangarze wzgl. na lotnisku.

Benzyna kosztuje od 35—45 centów za 4,5 litra (od gr. 70 do 1 zł. za litr) lecz w Europie centralnej i w Azji, cena jej dochodzi nawet do 4 zł. za litr.



Streścił inż. płk. W. ABRAMOWSKI

Nie mieliśmy zamiaru okrążać świata w ciągu 8 min. lub nawet 80 dni, lecz wierzyliśmy mocno, że tylko samolot mógł nam dostarczyć możności zobaczenia rozległych perspektyw, czarujących widoków i ludzi, do których w inny sposób, bardziej dogodny i szybki dotrzeć nie byłoby można.

I w ciągu 8-iu miesięcy, razem z mym mężem, okrążając powoli ziemski glob, wykonaliśmy prawie całkowicie nasz plan.

Myśl o podróży zrodziła się zupełnie nieoczekiwanie, podczas jednego z obiadów w styczniu 1931 r.. od tego czasu kiełkowała niepodzielnie w naszych umysłach aż do chwili wykonania.

Mąż mój był już oddawna konstruktorem samolotów i inżynierem lotniczym, był doskonale obeznany z życiem koczowniczem na otwartem powietrzu, z początku na Alasce, a potem w Dolinie Śmierci, nic dziwnego więc, że idea lotu stała się niezwłoczną, ostateczną i rzeczywistą.

Ukończyliśmy nasz samolot na wiosnę 1931 r. i popłynęliśmy z nim do Anglji, gdzie go ostatecznie zmontowano. Z Anglji polecieliśmy do Francji, a stamtąd do Niemiec i przez Bałkany do Konstantynopola, skąd przez Palestynę, Persję do Indji i wkrótce po wybuchu wojny w Mandżurji, brzegiem Chin do Szanghaju. Z Szanghaju odpłynęliśmy statkiem do San Francisco, skąd już amerykańskim kontynentem wróciliśmy na samolocie do domu do Ridgewood, w stanie New Jersey.

Najbardziej, na co zwrócono uwagę przy budowie samolotu, były: dogodność podróży i bezpieczeństwo. Ogólna długość trasy wynosiła 38.500 km., z których przelecieliśmy 26.000 km. Podczas przelotu silnik „Martini“ skonsumował 5.630 litrów[1] gazoliny, koszt której wynosił 22 centy za 4,5 l. (galon) na kontynencie amerykańskim i dochodził do 1,5 dolara w Ovadku pustyni syryjskiej, a średnio wypadł po 45 centów. Cała podróż kosztowała 53.500 zł., włączając w to utrzymanie, hotele w ciągu 8 mies. i nasz przejazd przez oceany Atlantycki i Spokojny.

„Errant“[2] kosztował z całkowitym ekwipunkiem 40.000 zł. Wykonanie go zajęło najlepszą część pory wiosennej w samochodowych warsztatach Patersona, w New Jersey. W konstrukcję samolotu została włożona cała wiedza, energja, i wypróbowana praktyczność mego męża, a główna uwaga była zwrócona wyłącznie w kierunku na udogodnienia warunków podróży, komfortu i bezpieczeństwa.

Dla zabezpieczenia się przed gwałtownem rzucaniem samolotu w powietrzu, górne skrzydła „Erranta“ zostały wysunięte nieco naprzód, co nadało samolotowi (przy szybkości 170 km. na godz.) nadzwyczajną stabilizację w powietrzu.

Co się tyczy wygody, to siedzenia urządzono obok siebie w tym celu, ażeby podczas lotu można było swobodnie z sobą rozmawiać i porozumiewać się w sprawie map, dróg i t. p. W dodatku mogliśmy humorystycznie ustosunkowywać się do wszystkiego, co nas otaczało i spotykało w drodze. Podróż naokoło świata w samolocie z siedzeniami jedno za drugiem byłaby zbyt uciążliwa i nie do zniesienia.

Własny mój ekwipunek do lotu był ograniczony do 13,5 kg. Na codzień nosiłam ubranie z miękkiej angony, koloru ciemnego, które uniewidoczniało prawie zupełnie kurzy i brudu. Jako najbardziej praktyczne na lądzie nosiłam spodnie lotnicze, do wizyt w miastach i uczestnictwie w obiadach miałam czarny kostjum wieczorowy. Ponadto wzięłam jeszcze 2 pary bucików, parę pantofli, szczoteczkę do zębów, pastę, grzebień, szczotki do głowy i dzban na mleko.

Ekwipunek męża był jeszcze skromniejszy. Dla samolotu wzięliśmy komplet instrumentów i części zamiennych ogólnej wagi 8 kg.

Po wypróbowaniu „Errant“ został uznany za zupełnie odpowiedni, mocny i trwały. Na lotnisku w Teter-bon (New Jersey) zdjęto z niego skrzydła, załadowano na platformę i przewieziono do portu. gdzie troskliwie ułożono go na dnie okrętu „American Shipper“, na którym w południe 8 maja odpłynęliśmy, a 18 przybiliśmy do brzegów Anglji. Samolot został na nowo zmontowany na lotnisku Heston. Od angielskiego klubu samochodowego otrzymaliśmy komplet map naszej podróży; kosztowały one 120 dolarów, lecz były warte tej ceny z powodu nadzwyczajnej dokładności i dogodności. Zaopatrzyliśmy się też w międzynarodową przepustkę, gwarantującą, że samolot nie zostanie sprzedany w żadnym z nawiedzonych przez nas krajów. Przed wyjazdem jeszcze z Ameryki otrzymaliśmy w naszych paszportach wizy wszystkich prawie krajów wzdłuż naszej trasy. Zabraliśmy jeszcze z sobą składaną maszynę do pisania, mały aparat fotograficzny i duży kompas okrętowy. Wczesnym rankiem 28 maja opuściliśmy Hestorn. Chwila ta po tylu miesiącach oczekiwania, pracy i trosk nie mogła być prędko zapomnianą. Rzędy drzew dróg angielskich pozostały daleko poza nami kiedy przelatywaliśmy nad kanałem w stronę Francji. Lecieliśmy mając przed sobą Europę i Azję.

II.

Okazało się bardzo szczęśliwem zaprojektowanie przez nas lotu z zachodu na wschód, a nie odwrotnie. Europa z doskonale urządzonemi lotniskami, zaznajamiała nas z rozmaitemi warunkami podróży powietrznej i przygotowywała w ten sposób potrochu do przyszłych trudności, oczekujących nas na wschodzie. W pierwszy dzień lotu z Anglji do Paryża spotkała nas burza z piorunami, które jednak w dalszej drodze przestały sprawiać na nas wrażenie. Po ustaniu burzy postanowiliśmy lądować i trafiliśmy na doskonałe lotnisko, gdzie oficjalne władze francuskie okazały nam dużo grzeczności i pomocy. Tu dokonano na nas pierwszej rewizji celnej przez sprawdzenie naszego dziennika, paszportu, tryptyku i pozwolenia na lot.

Lecąc w dalszym ciągu przelecieliśmy nad Paryżem w kierunku od wieży Eiffel na kościół Sacre Coeur i wylądowaliśmy w Le Bourget, na najbardziej kosmopolitycznem lotnisku.

Obecnie prawie wszystkie lotniska europejskie posiadają restauracje i cukiernie. Przyzwoicie ubrani panowie i panie za stolikami pijąc wino lub piwo oczekują startów lub lądowań. Cukiernie i restauracje nadają miły, wesoły i przyjemny widok stacjom lotniczym i przyciągają na lotniska dużo publiczności.

Lądowanie na polu kartoflanem.

Z Paryża polecieliśmy na Brukselę. Ten drugi dzień lotu dowiódł nam, że jednak i w Europie można natrafić na trudności. Kiedyśmy startowali była lekka mgła, która nieoczekiwanie szybko zgęstniała. Lecieliśmy nad byłymi polami bitew, ledwie dostrzegalnemi pośród mgły i będąc

[1] Streszczenie opowiadania p. Gladys M. Day, umieszczonego w „The National Geographic Magazine“ za m. czerwiec 1932 r. (tom LXI).

[2] „Errant“ — Błądzący.



„Errant“ wylądował na przypadkowem lotnisku w odległości 14,5 klm. od Gwadara, w Beludżystanie. Tutaj rozbił się samolot „Imperial Anways“ i załoga jego mieszkała w prowizorycznym szałasie, oczekując pomocy z lotniska w Croydon (Anglja. Benzynę i wyżywienie, wożono na wielbłądach. Miejscowość ta, to pustynia Sindska, równa jak stół i rozrzarzona do białości prostopadłemi promieniami słońca.

już nad samą Brukselą zauważyłam wśród pejzażu wiatraki. Jesteśmy nad Holandją — pomyślałam. Nie mieliśmy pozwolenia lądowania w tym kraju i lecieliśmy nad nim już prawie godzinę. Wtem raptowny spadek obrotów silnika zmusił nas do natychmiastowego lądowania. Przelecieliśmy jeszcze nad jakiemś miastem, którego nazwy nie znałam, wylądowaliśmy w czystem polu i kiedy zatrzymały się już koła, zauważyliśmy, że było to pole kartofli. Podbiegli do nas chłopi w drewnianych sabotach. Ja lękałam się najgorszego, że byliśmy w Holandji i spytałam: „Holland oder Deutschland?“ Deutchland — odpowiedzieli uprzejmie, witając nas.

Ten okrzyk zadźwięczał radośnie w mych uszach, lecz na tem jeszcze się nie skończyło. Okazało się, że wylądowaliśmy na bardzo niezdrowym i cuchnącym gruncie, kultywowanym przez Departament rolnictwa i za rzekome uszkodzenie pola ściągnięto z nas 12 dol. (prawie 110 zł.)

Po bardzo surowej rewizji ze strony władz wojskowych, które myślały początkowo, że nasz samolot jest francuskim, pozwolono nam wstąpić do miasta, którem okazało się m. Cleves, połączone legendą z Wagnerowskim „Lohengrinem“. Tutaj wykąpaliśmy się, otrzymaliśmy doskonały obiad i samopoczucie nasze nieco się poprawiło. W rzeczywistości nie mogliśmy wylądować w bardziej uroczem i szczęśliwem miejscu, niż to.

Po trudnym i uciążliwym starcie z pola kartoflanego skierowaliśmy się do Kolonji, którego wysokie wieże katedralne zobaczyliśmy już po zachodzie słońca na odległości 16 km. Z Kolonji polecieliśmy przez Ren do Frankfurtu, a stamtąd w kierunku wschodnim do Berlina, gdzie wylądowaliśmy na lotnisku w Tempelhoffie, urządzonem w środku miasta na dawnem polu defilad i rewij. Jest to jedno z najbardziej celowo i bogato urządzonych lotnisk w całej Europie. Po 5 dniach wystartowaliśmy dalej na Pragę, Wiedeń, Budapeszt i Bukareszt.

Opuściliśmy stolicę Rumunji wczesnym rankiem, a popołudniu morze Czarne toczyło już pod nami swe spokojne, błękitne fale. Przelecieliśmy nad półwyspem tureckim przez morze Marmara, zgodnie z tureckiemi wymaganiami wojskowemi, w odległości 16 km. od niego, skierowaliśmy się na Konstantynopol.

Po dotarciu do Wschodu trudności lotu znacznie się zwiększyły.

Różnica między wschodem i zachodem wyłania się przed lotnikiem daleko wyraźniej i dobitniej, niż zwykła zmiana w tym wypadku ubrania i obyczajów ludzkich. Poza Konstantynopolem udogodnienia lotnicze były wyjątkiem. Było bardzo trudnem, a często niemożebnem dostać jakichkolwiek wiadomości o stanie pogody. Cena gazoliny wzrastała niepomiernie. Musieliśmy często lądować w polu, bez hangarów i połączonych z tem dogodnościami. Uzależnieni byliśmy nie tyle od władz lokalnych, ile od ścierających się często sprzecznych interesów lotniczych, należących do Anglji, bądź Francji lub Holandji.

W przelocie z Konstantynopola do Aleppo, 9 lipca znaleźliśmy się nad zdradzieckiemi górami Taurusu, o wysokości 3.000-3.600 mtr. Cały obszar nosił ślady wulkanicznego pochodzenia i pokryty był wysoko położonemi szafirowemi jeziorami, uformowanemi najczęściej w kraterach wulkanów. Przejścia między górami były bardzo krzywe i w niektórych miejscach szerokie na jakie 3,5 mtr., w których szalał wiatr, o szybkości do 150 km. na godz. Był to jeden z najtrudniejszych odcinków całej naszej trasy.

W Aleppo było już gorąco i temperatura wzrastała przez cały czas aż do Damaszku i dalej na Ziemi Świętej do Jerozolimy. Przelatywaliśmy przez ten kraj w najgorszym okresie, w miesiące letnie, kiedy ani jedna prawie kropla deszczu nie spada. Jerozolima najładniej wygląda przy zbliżaniu się do niej lub przy oddalaniu się, miasto zaś było niemożliwie brudne i cuchnące.

Opuszczając Jerozolimę wzięliśmy z sobą 2 puszki wołowiny, 2 zalutowane paczki czekolady, blaszankę herbatników i wody.

Dalszy lot biegł w kierunku pustyni Syryjskiej, która w tej porze roku była prawdziwem ogniskiem gorąca, obszarem białego, błyszczącego piasku, wylądowanie na pustyni w razie wypadku, równoznaczne było z pewną śmiercią.

Wielką pomoc okazywały nam podczas lotu wzdłuż trasy numery i liczby namalowane na skałach przez „Imperial Airwayes“*), która utrzymuje stałą komunikację powietrzną od Kairu przez pustynię do Bagdadu, od którego dzieliło nas jeszcze 900 km.

PRZYJEMNOŚCI PUSTYNI.

Zatrzymaliśmy się na noc w forcie angielskim „Rutbah Wells“, jedyny znak życia na bezgranicznym obszarze białego, błyszczącego piasku. Spotkaliśmy tu 3-ch anglików na służbie „Imperial Airways“, którzy byli bardzo nam radzi. Było wielką ulgą otrzymanie tu zimnych napojów mrożonych. Następnego dnia dolecieliśmy do Bagdadu, gdzie pierwszy raz na wschodzie zatrzymaliśmy się w hotelu. W nocy rozbudziło mnie wołanie: „mocno panią przepraszam, lecz hotel pali się!“. Wyskoczyliśmy w nocnych koszulach na ulicę i zdołaliśmy jeszcze uratować część naszych rzeczy. Wypadek utwierdził nas w mniemaniu, że jednak na lądzie znajduje się więcej niebezpieczeństw, aniżeli w powietrzu...

Lecąc z Bagdadu przelecieliśmy nad ruinami Babilonu i nad obszarem, który według podania był rajem ziemskim, obecnie samotny, spalony, niczem nie podobny do opisu biblijnego. Następnie dolecieliśmy do zatoki Perskiej i spędziliśmy noc w Bushire. Nazajutrz lecieliśmy wzdłuż brzegu zatoki. Słońce pokrywało wysokie szczyty kolorem pomarańczowym, purpurowym i ciemno-żółtym, łącząc to wszystko w niewypowiedzianie piękną mieszaninę cieni i kolorów. To ciekawe oświetlenie zmieniło się nieco wzdłuż zatoki Omana.

PERSCY CELNICY SUROWO REWIDUJĄ LOTNIKÓW.

Zwyczaje perskie zastosowywane są ze szczególną surowością do samolotów podejrzanych. Przy każdem z naszych lądowań w Bushire, Lingeh Jask i Chahbar, byliśmy poddawani ścisłej rewizji, płacąc za przyjazd władz z miasta na lądowisko, a także za godziny „nadliczbowe“, kiedyśmy lądowali w godzinach t. zw. pozabiurowych. Koszty te wypadały czasami powyżej 4 dol. za jedną inspekcję. Naogół byliśmy bardzo radzi, kiedy opuściliśmy Persję i wylądowaliśmy na polu w Gwadar w Beludżystanie. Gazolina została nam tu dostarczona z miasta na wielbłądach z odległości 14,5 km.

26 lipca byliśmy w Karachi, w Indji, nad morzem Arabskim, dalsza trasa biegła w kierunku Kalkuty. Zatrzymywaliśmy się w Ivahpur, Agra, Allahabad i w Gaya. We wszystkich tych miejscowościach, jak i w małych miastach perskich lotniska były pobudowane głównie wysiłkiem tylko „Imperial Airways“. Na lotniskach tych lądowali również francuscy i niemieccy piloci komunikacyjni, utrzymujący łączność z Europą, Wschodniemi Indjami i francuskiemi Indo-Chinami.

W naszych zatrzymaniach się w Indjach spotykaliśmy wprawdzie wprost niewiarogodną nędzę. W Indopurze zwiedziliśmy szpital, którego obszar przechodzi wszelką wyobraźnię. Następnego dnia kiedyśmy lecieli do Agry i nieoczekiwanie zobaczyliśmy magicznie wyrosłą przed naszemi oczami „Taj Mahal“. Biały obrus wielkiego mauzoleum wyrysowywał się jasno na kryształowo-błękitnym niebie. Czyniło to niezapomniane wrażenie.

W nocy 3 sierpnia niebo zachmurzyło się pierwszy raz od chwili opuszczenia przez nas Konstantynopola. Następnie dni były stale deszczowe. Zostaliśmy raptownie przetransportowani z najbardziej suchego obszaru do najbardziej wilgotnego. Była to księżycowa pora roku, podczas której wschodnia część Indji podlega burzom piorunowym, podsycanym południowo-wschodniemi wiatrami. Rozpoczynają się one w rejonach niskiego ciśnienia zatoki Bengalskiej i przynoszą zastraszające chmury, przetwarzające się w niesamowite słupy wody, z których jeden spotkaliśmy 4 sierpnia w odległości 24 km. od Gaya. Próbowaliśmy przelecieć przez tę masę wody, lecz naokoło wszystko było czarne; nie mogliśmy nawet rozróżnić w samolocie instrumentów. Ciężar wody ciągnął nas rozpaczliwie ku ziemi. Powoli skierowaliśmy „Erranta“ poza słup, okrążyliśmy chmurę i zużywszy 1½ godz. na przelot 24 km., wylądowaliśmy nakoniec w Gaya. Nazajutrz lecąc do Kalkuty spotkaliśmy nową chmurę księżycową, lecz nauczeni wczorajszym wypadkiem, odskoczyliśmy od niej odrazu.

(D. c. n.)

*) Urząd: „Królewskie drogi powietrzne“.

O wytyczne myśli organizacyjnej policji lotniczej

Obecne prawo lotnicze w rozdz. II art. 8 i 9 (Dz. M. R. P. Nr. 31 z dn. 17 marca 1928 r., poz. 298), reguluje sprawę zwierzchnictwa w dziedzinie cywilnej żeglugi powietrznej w państwie, oraz zakres działania poszczególnych władz w taki sposób, że minister komunikacji sprawuje nadzór nad żeglugą cywilnych statków powietrznych, a to przez wydawanie w porozumieniu z właściwymi ministrami:

a) przepisów, dotyczących organizacji bezpieczeństwa i porządku publicznego, przewozu osób, bagażu i towarów tej żeglugi,

b) przez prowadzenie rejestru państwowego statków powietrznych, oraz rejestru pilotów, udzielanie zezwoleń (koncesyj) na zakładanie i prowadzenie prywatnych przedsiębiorstw lotniczych, zakładanie oraz zarząd państwowemi przedsiębiorstwami lotniczemi, oraz lotniskami i urządzeniami pomocniczemi, z wyjątkiem lotnisk i urządzeń wojskowych, ustalanie taryf dla przedsiębiorstw państwowych i zatwierdzanie taryf przedsiębiorstw prywatnych, wykonywanie inspekcji lotnisk i wszelkich urządzeń pomocniczych, statków powietrznych i przedmiotów, znajdujących się na nich, oraz badanie ksiąg i dokumentów, odnoszących się do personelu lotniczego, lotnisk, hangarów i statków powietrznych.

Przepisy zaś sanitarne, higjeniczne i przepisy z zakresu spraw ratownictwa, dotyczące żeglugi powietrznej, wydaje Minister Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Komunikacji.

Zarząd wojskową żeglugą powietrzną należy do Ministra Spraw Wojskowych.

Rozpatrując powyższe zarządzenie pod kątem widzenia zasadniczych uprawnień poszczególnych resortów ministerjalnych, zdawałoby się, że kompetencje w zakresie bezpieczeństwa, winne były przypaść właściwym organom, czyli władzom administracji ogólnej i Policji Państwowej.

Zjawisko to ma jednak swe wytłómaczenie. Jest niem mianowicie okoliczność, że nasze prawo lotnicze, oraz prawie wszystkie rozporządzenia wykonawcze do niego opracowane zostały w latach 1926—1928, w którym to czasie jeszcze nie była brana pod uwagę potrzeba kreowania specjalnych lotniczych organów bezpieczeństwa publicznego, popularnie „Policją lotniczą" zwanych. Poniekąd nawet słusznie. Nasza cywilna komunikacja lotnicza znajdowała się wtedy dopiero w początkowem stadjum rozwoju.

W międzyczasie jednak, pod naciskiem postępów, na polu naszego cywilnego ruchu lotniczego, wysunęła się sama przez się konieczność dostosowania organizacji naszego państwowego nadzoru bezpieczeństwa lotniczego do wymagań chwili. Zwiększająca się z roku na rok, ilość samolotów prywatnych, wzrastająca ilość personelu lotniczego, oraz wzmagający się stale ruch samolotów komunikacyjnych i cudzoziemskich do Polski i ponad Polską, wymagają istotnie z każdym niemal dniem, coraz bardziej ścisłego nadzoru nad lotnictwem cywilnem, w celu zapobieżenia nieszczęśliwym wypadkom, szkodom i stratom osób trzecich, oraz czynom zagrażającym bezpieczeństwu, oraz porządkowi publicznemu państwa.

Z wielu względów musi być wysoce pożądane, ażeby cały urzędowy nadzór nad bezpieczeństwem cywilnego ruchu lotniczego, spoczywał bezwzględnie w ręku jednej tylko władzy, odpowiedzialnej za całokształt tego bezpieczeństwa.

Tymczasem podług wydanych w tej mierze rozporządzeń, sprawy państwowego nadzoru w kwestjach bezpieczeństwa cywilnej żeglugi powietrznej, zostały podzielone między dwie władze: Min. Komunikacji i Min. Spraw Wewnętrznych.

Mianowicie: na lotniskach paszportowo-celnych i użytku publicznego, sprawują ten nadzór w jednakowym zakresie organa wykonawcze Min. Komunikacji (t. zw. zawiadowcy portów) i władze administracji ogólnej, właściwie policja państwowa, która winna sprawować te same funkcje także i poza obrębem wymienionych lotnisk, czyli na reszcie obszaru Rzeczypospolitej. Tylko w pewnych wypadkach, wyraźnie w odnośnem rozporządzeniu wyszczególnionych, mają władze powiatowe administracji ogólnej prawo ingerowania także na lotniskach użytku publicznego.

Ministerstwo Komunikacji jednak z powodu trudności różnego rodzaju, nie było dotąd w możności obsadzenia swemi organami lotnisk użytku publicznego i to prawdopodobnie stało się przyczyną, że zadania policji, której placówki rozsiane są po całej Polsce, rozszerzone zostały również i na te lotniska.

Tymczasem nie wolno zapominać, że obowiązki nałożone na Policję Państwową, z tych przepisów wypływające, są bądź co bądź liczne i różnorodne (p. Nr. 239/30 „Gazety Admin. i P. P.", artykuł p. t. „Policja lotnicza i jej racja bytu"). Jeżeli istnieją obowiązki, istnieć muszą i odpowiednie prawa. Możność natomiast korzystania z nich, w celu spełniania owych zadań, wymagać będzie prócz ujęcia należytego organizacji tej służby, także bardzo gruntownego, fachowego wyszkolenia zainteresowanego personelu, który na to powinien posiadać w tym kierunku potrzebne doświadczenie i rutynę policyjno-lotniczą.

Nie da się tego celu inaczej osiągnąć, jak tylko przez postawienie na należytym poziomie spraw organizacji i wyszkolenia, jak również przez rozpoczęcie pełnienia tych odpowiedzialnych funkcyj przedewszystkiem na lotniskach o dużym ruchu, czyli w naszych warunkach, na lotniskach paszportowo-celnych (Warszawa, Kraków, Lwów, Poznań i Katowice), później zaś w miarę rozwoju i doskonalenia dalszych kadr policyjno-lotniczych, także na lotniskach użytku publicznego.

Skoro Policja Państwowa, podług dzisiejszej litery prawa, powołana została do spełnienia podobnych i wcale skomplikowanych zadań na lotniskach użytku publicznego, a także poza niemi, wydaje się jedynie słuszne, ażeby kompetencje tych organów (zresztą analogicznych pod względem bezpieczeństwa lotniczego z tymiż zawiadowców portów), rozciągnięte zostały także na lotniska, stojące dzisiaj pod wyłącznym zarządem Ministerstwa Komunikacji. Wymagają tego przedewszystkiem względy zasad i możliwości organizacyjnych, wyszkoleniowych, oraz zaopatrzeniowych.

Takie tylko rozwiązanie kompetencji nadzoru bezpieczeństwa lotniczego w Państwie, t. j. oddanie w ręce wyłącznie jednego tylko organu, posiadającego w dodatku pełną władzę egzekutywną, może w przyszłości dawać rękojmię utrzymania ładu, oraz porządku na lotniskach cywilnych i zagwarantować wymagane bezpieczeństwo, drogą dopilnowania przez kogo należy postanowień, zawartych w przepisach lotniczych, nie mówiąc już o wyraźnem postawieniu kwestji odpowiedzialności.

Jako czynność dodatkowa, lecz nie mniej ważna od innych, organom policyjnym przypaśćby musiało jeszcze jedno zadanie, mianowicie: kierownictwo ruchu (policja ruchu), sprawowanego dzisiaj przez zawiadowców portów.

Przy podobnem postawieniu sprawy, w rękach Ministerstwa Komunikacji, poza nadzorem całokształtu cywilnej żeglugi, pozostałby nadal zarząd i administracja lotnisk państwowych (paszportowo-celnych i użytku publicznego), natomiast wszystkie sprawy, wchodzące w zakres publicznego bezpieczeństwa lotniczego tej żeglugi, przejśćby musiały w ręce władz administracji ogólnej i ich organów wykonawczych — Policji Państwowej.

Poglądy powyższe są wynikiem, przeprowadzanych w ostatnim czasie studjów. I tak np. informacje, pochodzące z niektórych źródeł zagranicznych, pozwoliły się zorjentować, że prawie wszędzie, gdzie tylko policja lotnicza lub podobny organ państowy istnieją, postulatem naczelnym jest dążenie do zupełnej centralizacji całości spraw bezpieczeństwa lotniczego w rękach policji, mimo, że naczelną władzę w sprawach żeglugi powietrznej, sprawuje inne ministerstwo (w Niemczech — minister komunikacji i w Austrji — minister Handlu i Komunikacji).

Inna rzecz, że w Niemczech ani lotniska, ani towarzystwa lotniczo-komunikacyjne nie są upaństwowione; na lotniskach zatem nie znajdują się organa danego ministerstwa, jak to u nas ma miejsce. Całokształt spraw nadzoru państwowego, spoczywa tam, jak zresztą i w niektórych innych krajach, na samodzielnych, fachowo przygotowanych, organach policyjnych. W Rzeszy Niemieckiej, za pośrednictwem swych bezpośrednich przełożonych, t. j. nadprezydentów prowincyj lub krajów związkowych, organa policji są również reprezentantami ministerstwa komunikacji i policji.

W Austrji posunięto się jeszcze dalej. Ma tam miejsce już kompletna centralizacja państwowej egzekutywy lotniczej w ręku wyłącznie jednej władzy, przez co osiągnięto najwyższy stopień usprawnienia służby nadzoru. I tak, kierownik inspekcji policyjnej lotniskowej (Flieglat inspektion) znajduje się na każdem lotnisku, dopuszczonem do publicznego ruchu, pełni jednocześnie dwie funkcje: policyjną i administracyjną. Będąc przedstawicielem obydwóch władz w jednej osobie, skupia tem samem w swojem ręku wszystkie potrzebne atrybucje, dzięki którym zagwarantowana jest tak sprawność funkcjonowania żeglugi powietrznej, jak również bezpieczeństwo tej żeglugi.

Nieuniknione rozszerzenie w przyszłości na naszym gruncie kompetencji organów bezpieczeństwa publicznego na wszystkie bez wyjątku lotniska w państwie, doprowadzić musi w swej konsekwencji do niemal automatycznego przesunięcia pewnych atrybucji Ministerstwa Komunikacji na rzecz organów Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, t. j. Policji Państwowej, która już od dłuższego czasu przeprowadza fachowe szkolenie policjantów w zakresie tych specjalnych zadań.

W. W.

F. A. OSSENDOWSKI
PRZYGODA „ASA"



Nowela

Panował skwar nie do zniesienia.

Redaktor „Bastow‘s Weekly Review" mr. Harry Newfold, bez kamizelki i z rozpiętym kołnierzem w niezbyt świeżej sportowej koszuli siedział w trzcinowym fotelu i klął.

Co chwila dolewał sobie do szklanki sodowej wody z syfonu, stojącego w misie z lodem, i nie przestawał kląć.

Miał na to istotnie poważne powody.

Przedewszystkiem — skwar, działający wstrząsająco na otyłego redaktora, powtóre — ten jego dziennik....

— Ach! Ten „Bastow‘s Weekly Review"!! Trzeba było być największym na kuli ziemskiej idjotą, ażeby wydawać takie pismo w małem, liczącem zaledwie dwa tysiące mieszkańców miasteczku, o sto kilometrów od Nowego Jorku odległem.

Redakcje wielkich pism rzucały tu setki swych olbrzymich numerów i z niemi to musiał konkurować czcigodny Harry Newfold, wydawca i redaktor „Bastow‘s Weekly Review"?!

Pismo tedy zrobiło plajtę.

Jak najdalej nawet idące oszczędności, które prześcignęły program samego prezydenta Hoovera, nie pomagały już.

Mr. Newfold wymówił już posady dwum stałym współpracownikom, woźnemu i korektorowi. Robił teraz wszystko sam osobiście. Pisał artykuły wstępnie, rozpoczynając je od słów: „Wbrew mniemaniu kapitalistycznego „New-York Times‘u", lub dla odmiany: „nie zgadzając się z błędną oceną kryzysu przez demokratyczny „New-York Herald"...; fabrykował też reportaż i wieści ze świata, w których co dwa miesiące puszczał wiadomość o odkryciu nowego kontynentu, za co nadano mu przydomek „Kolumba"; krytykował surowo sztuki teatralne, cieszące się powodzeniem Broad-Way‘u nowojorskiego; wychwalał gospodarkę miejską w Bastow i osobiście błagał dyrektora banku komunalnego o ogłoszenia; zamiatał biuro redakcyjne i robił korektę artykułów, klnąc niepiśmiennych i pozbawionych talentu współpracowników, czyli samego siebie w kilku postaciach.



Dziś właśnie, w chwili zupełnej rozterki duchowej, złego humoru i nieznośnego skwaru, — przed oczami redaktora leżał na biurku rachunek z drukarni z dopiskiem właściciela, że odbiją mu jeszcze ostatnie dwa numery, poczem niech djabli wezmą „Bastow‘s Weekly Review"!

Takim stylem dyrektor drukarni oznajmiał tę przykrą nowinę.

— Skąd ja wezmę pieniędzy? — mruczał mr. Harry Newfold. — Uff, uff! Nikt nie kupuje mego „Review", bo idjoci — obywatele wolą czytać „New-York Times" lub „Herald". Skądżeż wytrzasnę te głupie sto dolarów?!

Jakgdyby odpowiadając na jego tragiczne, hamletowskie niemal pytanie, ktoś zapukał w tej chwili do drzwi.

— Cóż to za ceremonja?! — Wchodzić! — krzyknął redaktor.

Do biura wszedł chudy młodzieniec o niewypowiedzianie smutnej i zrezygnowanej minie na ostrej, jak klinga od noża, twarzy.

Mr. Newfold zerknął w jego stronę podejrzliwie i mruknął:

— Pan się pomylił! Tu niema nieboszczyka...

— N...nie...nie ro-ro-zumiem! — zaczął się jąkać smętny młodzieniec.

— Hm... hm... — chrząknął Newfold, — myślałem, że jesteś pan agentem przedsiębiorstwa pogrzebowego. Ci panowie mają kropka w kropkę takie same... dodostojne miny, jak pan!

Młodzieniec wzruszył ramionami i, przymknąwszy oczy, jąkał się:

— N... n...naz... z... zywam się Lo... o...o... ty... ty... tylko ..Lo..o..o..

— Mr. Loo? — przerwał mu Harry Newfold. — To bardzo pięknie, lecz...

Młodzieniec zaniepokoił się i, powtarzając raz po raz sylaby, począł opowiadać, a raczej wyjąkiwać redaktorowi coś tak jednak ciekawego widocznie, że ten usadowił go wygodnie, nalał mu wody sodowej i słuchał, wchłaniając każde słowo gościa, chociaż słowa te zmuszony był składać, jak łamigłówkę z kawałeczków kartonu, zestawiając luźne litery, pogmatwane sylaby, odrzucając poprzednio różne syki, charczenia i westchnienia beznadziejnego jąkały, jakim był smętny mr. Loo.

Harry Newfold posłyszał nowinę, która w wyobraźni redaktorskiej w jednej chwili urosła do sumy tysięcy dolarów i czegoś w rodzaju niebywałego rekordu, zaćmiewającego sławę rozpanoszonych, nieprzystępnych Times‘ów, Heraldów, Sunday‘ów i innych „prześcieradłowych", olbrzymich piśmideł.

Gość bowiem, jemu tylko znanemi drogami dowiedział się jakoś, iż słynny lotnik amerykański Nick Flightwarry, który wczoraj wyleciał z Europy, przybywa dziś właśnie do Stanów Zjednoczonych i zmuszonym będzie opuścić się na pustynnym brzegu w pobliżu Bastow.

— Skądżeż pan ma takie wiadomości? — gorączkowym tonem zapytał Newfold, czując, że go krew zalewa.

Jąkając się i robiąc straszne miny, młodzieniec odparł wstydliwie:

— Moja narzeczona, miss Elith Gaston pracuje jako radjotelegrafistka w Balthmyre. Przełapawszy radjo Nicka, powiedziała mi: „Kochany mój Loo, jesteś pisarzem, więc możesz wykorzystać tę okoliczność i dobrze na tem zarobić"!

— To pan też pisuje? — spytał redaktor.

— Napisałem dwa wspaniałe nekrologi... jeden po śmierci naszego notarjusza w Balthmyre, drugi...

— Dość! — wrzasnął Newfold. — Jak pan sobie to kalkuluje?

Młodzieniec odparł natychmiast:

— „Bastow‘ Weekly Review" jest, widać, pismem doskonale prowadzonem i majętnem, skoro tak energicznie zwalcza republikanów i demokratów. Myślę więc, że sto dolarów za wywiad z Nickiem nie sprawiłyby mu trudności?

Mr. Harry wzruszył ramionami i wydął wargi, mrucząc:

— Sto dolarów... no, tak... istotnie... ale przedtem postawię jeden warunek. Oto musi pan sprowadzić do nas Nicka Flightwarry żywego czy zmarłego. Przygotuję tu dla niego manifestację narodową! Więc oblicza pan, mr. Loo, że „as" transatlantycki przybędzie tu za dwie godziny?

Loo kiwnął głową i wyjąkał:

— Sto dolarów dla mnie, i... sprowadzę tu Nicka Flightwarry... mam na to sposób!

— Zapłacę sto dolarów! — rzekł redaktor i, uścisnąwszy dłoń Loo, wyprowadził go z biura.

Powróciwszy do pokoju, połączył się telefonicznie z Nowym Jorkiem, poczem wszczął niezwykle ciekawą rozmowę z jakimś Johnem Fatty.

— Słuchaj — no, mój chłopcze, — mówił redaktor, — będę miał wywiad z tym „asem“ Nickiem w chwili, gdy dotknie kołami ziemi Abrahama Lincolna. Wywiad podyktuję ci telefonicznie, ty zaś przerobisz go w ośmiu różnych wersjach, polecisz do redakcji „New-York Times‘a“, Heralda oraz sześciu innych pism i sprzedasz to po 500 dolarów za sztukę... Co? Powiadasz, że to jest świństwo? Gwiżdżę na to! Amerykanie słusznie ustalili formułę „Business to — business“! Dostaniesz dziesięć procent. Myślisz, że po tej aferze wyrzucą cię za drzwi? Być może, ale przed tem zapłacą! To — grunt! *Good‘bye, my boy!*

W dwie godziny po tej rozmowie trudno byłoby poznać małe, zwykle ciche miasteczko. Wszędzie powiewały flagi, a na wjeździe do miasta wzniesiono naprędce bramę triumfalną, ozdobioną kobiercami, girlandami z liści dębowych i żarówek. Na frontonie widniał napis: „Bastow — pogromcy oceanu“!

Mieszkańcy wylegli na ulicę; w restauracji „Pszczoła“, przygotowywano stół dla bankietu, a gruby Newfold szeptał coś do ucha właścicielowi knajpy i powtarzał:

— 50 dolarów, 50 dolarów — to ładna sumka na te ciężkie czasy!

— *All right!* — mruknął restaurator.— Już ja go uraczę, będzie pan ze mnie zadowolony mr. Newfold!

Sam burmistrz wyjechał swoim Fordem na brzeg morza do miejscowości, w której nikt z mieszkańców Bastow nigdy nie był.

W miasteczku panowało niecierpliwe oczekiwanie i niezwykłe podniecenie. Wreszcie zdaleka jeszcze dobiegło znane wszystkim obywatelom Bastow ochrypłe porykiwanie Forda i wkrótce z poza pagórków wybiegł na szosę zasłużony samochód burmistrza.

Auto wtoczyło się na placyk.

— Panie i panowie! — zaczął „ojciec grodu“. — Mam zaszczyt przedstawić wam sławnego Amerykanina! Jest nim duma naszego lotnictwa — mr. Nick Flightwarry — zwycięsca przestworzy, leżących nad pustynią Atlantyku. Hurra!! Hurra!!

— Hurra! — zagrzmiały okrzyki.

Z wozu wyszedł młody lotnik, zczerwieniały i znużony, w poplamionem smarami ubraniu pilota i, natychmiast porwany na ręce tłumu, kłaniał się, daremnie usiłując przemówić.

Z drugiej strony auta wyskoczył młodzieniec o smętnej twarzy i chyłkiem pomknął w boczną ulicę, gdzie mieściła się redakcja „Bastow‘s Weekly Review“.

— Mr. Harry Newfold oczekiwał go już w biurze.

— Siadaj pan i pisz wywiad, bo swoim kołowatym językiem do jutra byś nie



skończył! — krzyknął redaktor, popychając gościa do biurka.

Loo począł szybko pisać. Newfold zaś brał zapisane arkusiki bloknotu i natychmiast odczytywał je przez telefon, gdzie niewidzialny John Fatty przyjmował sensacyjny wywiad z „asem“ lotnictwa Stanów Zjednoczonych.

Gdy skończyli robotę, redaktor poklepał Loo po ramieniu i spytał go:

— Jakim to cudem przywiózł pan Nicka do naszej dziury?

Młodzieniec, jąkając się coraz bardziej, gdyż był niezmiernie podniecony, objaśniał długo i szczegółowo:

— Nickowi zapchała się rurka, ssąca oliwę... motor się grzał... Musiał lądować... Przekonałem go, że w Bastow wybudowano fabrykę samolotów... i, że macie tu rurek wbród... Przyjechał więc, ale wnet odjedzie... boję mu się teraz na oczy pokazać... więc przeczekam tu, panie redaktorze...

— Eh! — machnął ręką Newford. — Jakoś to będzie! Idźcie, Loo, na bankiet do „Pszczoły“, gdzie Nick, zapewne, znalazł już swoją „rurkę ssącą“!... Za chwilę i ja tam przyjdę!

Ledwie się za Loo drzwi zatrzasnęły, gdy redaktor porwał za słuchawkę i po chwili już mówił:

— Mój drogi Fatty, myślę, że w Nowym Jorku dowiedzą się o Nicku dopiero po wydrukowaniu naszych wywiadów... a pamiętajcie, że jutro o ósmej czekam tu na was i na pieniądze.... Mam do zapłacenia swego reportera, no... i rachunek drukarni.... Za godzinę prześlę wam fotografję Nicka i zdjęcia z bankietu na jego cześć, a nie sprzedawajcie tego zbyt tanio!... Sensacyjny materjał ma wysoką wartość! Trzymam się tej zasady w swojej praktyce redakcyjnej.

Bankiet zaciągnął się aż do późnej nocy.

Właściciel „Pszczoły“ nie zawiódł zaufania redaktora „Bastow‘s Weekly Review“. Stary wyga znał się na fabrykacji trunków w kraju ostrej prohibicji i domieszał tak mocnej „samogonki“ do bezalkoholowego piwa, że Nick Flightwarry na śmierć zapomniał o ssącej rurce i o Nowym Jorku, a przez szklaną rurkę ssał zdradliwy napój, rozanielający go do reszty.

Płakał już prawie, słuchając mów burmistrza, notarjusza i ławników, a zaczął szlochać, jak dziecko, gdy przemówił wreszcie redaktor Harry Newfold.

Dziennikarz podkreślił, że małe, zapadłe miasteczko, jak Bastow, od tej chwili staje się historycznem, bo gościło w swoich murach jednego z największych synów Ameryki, urodzonych pod jej gwiaździstym sztandarem. Z temi słowy redaktor wręczył nieprzytomnemu „asowi“ osiem nadzwyczajnych dodatków pism nowojorskich z fotografjami lotnika i wywiadem „Piter Loo — współpracownika słynnego ze swej ruchliwości, wspaniale redagowanego przez energicznego i utalentowanego Harry Newfolda pisma „Bastow‘s Weekly Review“.

Nick wstał i zamierzał złożyć zmęczoną głowę na szerokiej piersi redaktora, lecz w mózgu mu utkwiło nazwisko Loo. Resztkami świadomości związał to imię z zapchaną rurką ssącą, pozostawioną na brzegu maszyną, z lotniskiem nowojorskiem i z tysiącem innych rzeczy. Rozejrzawszy się, odnalazł smętną twarz Loo, i, podbiegłszy do niego, uczynił krótki ale gwałtowny ruch, który na ringach nazywają knock-out‘em...

Takim to energicznym akordem zakończył się wspaniały bankiet, który zresztą i tak nie mógłby już trwać dłużej, bo właśnie z lotniska przybyło kilka samochodów z pilotami, mechanikami i reporterami dzienników, aby powitać triumfatora i zabrać go do Nowego Jorku.

Nazajutrz rano mr. Harry Newfold siedział przy biurku, jak zwykle bez kamizelki i kołnierzyka, mówiąc do Johna Fatty:

— Zarobiliśmy 4600 dolarów... Masz tu... 460 dolarów... zasłużyłeś na nie, mój chłopcze całkowicie!... Powiedz mi tylko, skąd ty masz te sińce pod oczami... Spadłeś może z samolotu?

John Fatty, pocierając gruby kark, mruknął:

— Ten prawy — to od „New-York Times‘u“, lewy — od „Heralda“, są też inne, lecz nie warto już o tem wspominać!

— Mój Boże! — zawołał redaktor. — Cóż to za brutale w tej prasie wielkomiejskiej.

W przedpokoju rozległy się nagle czyjeś chwiejne, szurgające kroki.

Wszedł mr. Loo. Smutną twarz młodzieńca okrywała bladość. Na jej tle, do dużego lazurowego kwiatu podobny, odcinał się siniec, otaczający oko i opuszczający się aż na spuchnięty policzek.

— Hm! — mruknął redaktor. — Niezły autograf transatlantyckiego „asa“! Szkoda tylko, że nie można go spieniężyć!

Uśmiechnąwszy się nieznacznie, rzekł głośno:

— A - a -, mr. Loo! Pieniądze czekają tu na szanownego pana... Redakcja „Bastow‘s Weekly Review“ nigdy nie zalega z wypłatami. Jest to moją zasadą!





Chwila przekazania samolotów: Kolejarz I. i Kolejarz II.



Dyr. Zienkiewicz prezes Komit. Kol. L. O. P. P. przecina wstęgę, łączącą samoloty



Tak przedstawia się jeden z ofiarowanych samolotów „RWD 5" — Kolejarz II.

5-ciolecie Aeroklubu Warszawskiego

Aeroklub Warszawski — jeden z najżywotniejszych klubów lotniczych w Polsce — obchodził ostatnio pięciolecie swego istnienia.

Uroczysty obchód tego pięknego jubileuszu rozpoczął się dnia 13 listopada na lotnisku Mokotowskiem przekazaniem Aeroklubowi Warszawskiemu dwóch samolotów RWD 5, ufundowanych przez Warszawski Komitet Kolejowy L. O. P. P.

Na uroczystość w zastępstwie ministra komunikacji przybył p. wiceminister inż. Czapski, b. min. A. Kühn, dyrektor Dep. Lotnictwa Cyw. z Min. Komunikacji ppłk. inż. Czesław Filipowicz, reprezentanci klubów i stowarzyszeń lotniczych, Zarządu Głównego L. O. P. P. oraz liczne delegacje Kół Kolejowych L. O. P. P. Obecni też byli przedstawiciele aeroklubów czechosłowackich pp.: dyr. Kumpera i kpt Kopecky.

Po przemówieniu pp.: prezesa A. W. pos. Rudowskiego, wiceprezesa J. Osińskiego oraz prof. T. Pruszkowskiego, prezes Komitetu Kolejowego L. O. P. P. p. dyr. Zienkiewicz przeciął wstęgę, łączącą samoloty i oddał je Aeroklubowi Warszawskiemu.

Jeden z przekazanych samolotów wystartował wkrótce do Paryża na 13-ty Międzynarodowy Salon Lotniczy.

Po uroczystości wręczenia samolotów odbyło się w hangarze przyjęcie, podczas którego przygrywała orkiestra pracowników warsztatów kolejowych pod dyrekcją p. Zakrzewskiego.

Tegoż dnia wieczorem odbyło się z racji jubileuszu Aeroklubu Warszawskiego przyjęcie urządzone w lokalu Aeroklubu Rzplitej P.

Aeroklub Warszawski powstał z końcem roku 1927, przyczem do roku 1930 był aeroklubem akademickim. Dla rozwoju sportu lotniczego w Polsce Aeroklub Warszawski położył duże zasługi; członkowie A. W. zajmowali dotychczas wszystkie pierwsze miejsca w ważniejszych krajowych imprezach lotniczych.

Ostatnio Aeroklub rozpoczął na szeroką skalę prace w zakresie szybownictwa. — Członkowie klubu odbyli dotychczas 23 tys. lotów w ogólnym czasie przeszło 4.500 godzin. Aeroklub dysponuje obecnie 22 samolotami.

Niezapomnieni zwycięzcy „Challenge 1932", ś. p. por. Żwirko i ś. p. inż. Wigura byli jednymi z pierwszych członków Aeroklubu Warszawskiego. Do klubu tego należy również szereg wybitnych pilotów wojskowych oraz as polskiego szybownictwa — inż. pil. Szczepan Grzeszczyk.

MISJA RUMUŃSKA W OŚRODKU PROPAGANDOWYM L. O. P. P.



Prof. dr. Bogdan z delegatami zwiedza ośrodek

PROSIMY

czytelników „Lotu“ oraz członków L. O. P. P., by żądali „Lo u Polskiego“ we wszystkich tego rodzaju zakładach, jak

KAWIARNIE, CUKIERNIE i t. p.

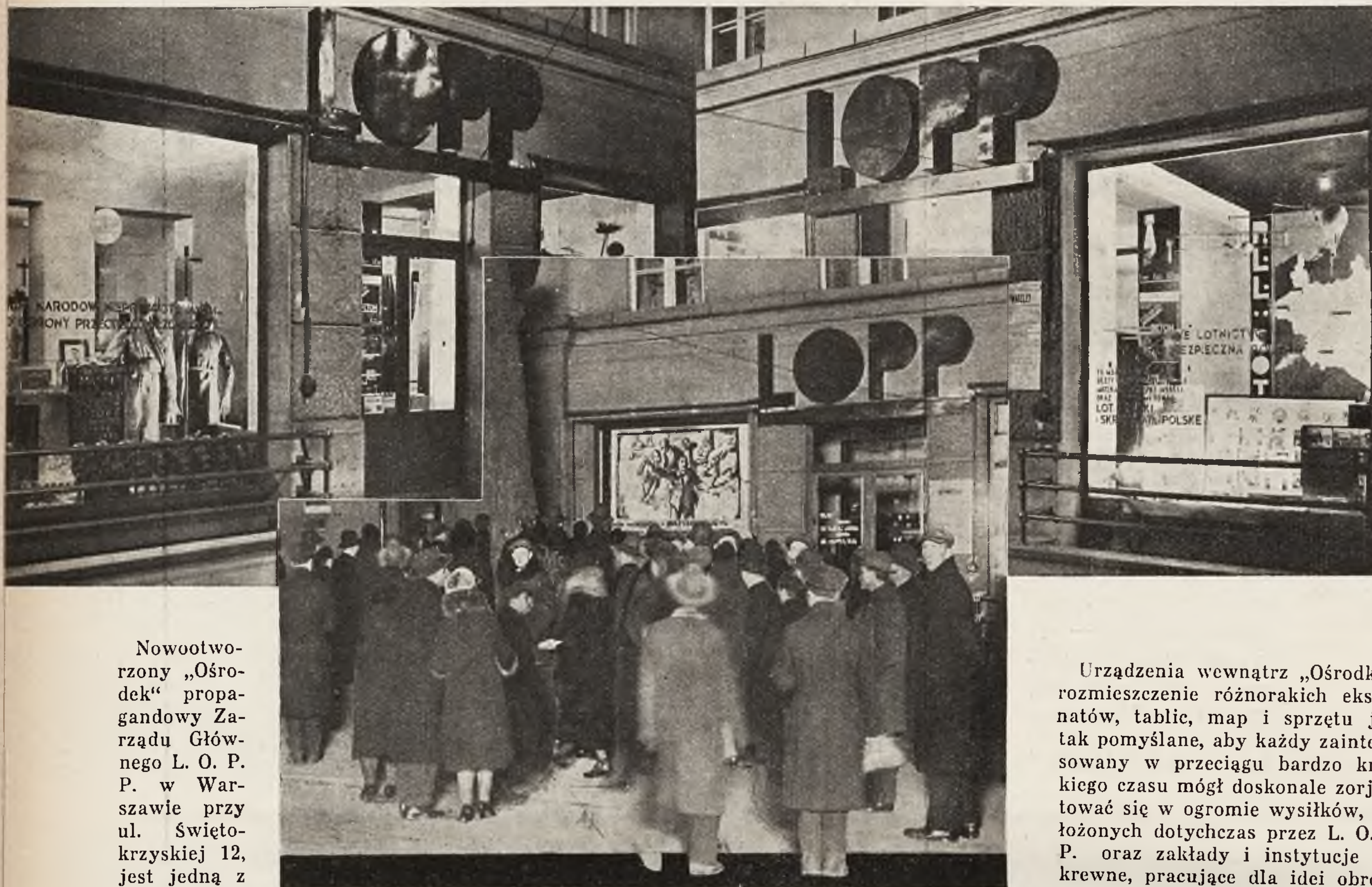
Wszędzie na szerokim świecie jest taki zwyczaj, że tego rodzaju oficjalne wydawnictwa, jak „Lot Polski“ są zawsze na pierwszem miejscu

RÓWNIEŻ

prosimy naszych czytelników i członków L.O.P.P., by przy czynieniu zakupów — nabywali tylko te towary i w tych firmach, które są ogłaszane w

„LOCIE POLSKIM“

Ośrodek Propagandowy Zarządu Gł. L. O. P. P. w Warszawie



Nowootworzony „Ośrodek“ propagandowy Zarządu Głównego L. O. P. P. w Warszawie przy ul. Świętokrzyskiej 12, jest jedną z pierwszych placówek tego rodzaju nietylko w Polsce, ale i zagranicą. „Ośrodek“ przeznaczony jest wyłącznie dla ludności cywilnej, która zupełnie bezpłatnie oglądać może ciekawe eksponaty z dziedziny lotnictwa oraz obrony przeciwgazowej. „Ośrodek“ otwarty jest od godz. 8 rano do godz. 7 wieczór bez przerwy. W godzinach wieczornych na ekranie, umieszczonym w oknie wystawowym, wyświetlane są specjalne filmy propagandowe i wyszkoleniowe.

Urządzenia wewnątrz „Ośrodka“, rozmieszczenie różnorakich eksponatów, tablic, map i sprzętu jest tak pomyślane, aby każdy zainteresowany w przeciągu bardzo krótkiego czasu mógł doskonale zorjentować się w ogromie wysiłków, położonych dotychczas przez L. O. P. P. oraz zakłady i instytucje pokrewne, pracujące dla idei obrony przeciwlotniczo-gazowej.

W „Ośrodku“ m. in. nabywać można maski przeciwgazowe oraz wszelkie materjały potrzebne dla pracowni modelarskich. Pozatem w „Ośrodku“ nabywać można wszelkie druki i wydawnictwa Zarządu Głównego L. O. P. P.



Włodz. Filleborn

ODKAŻANIE PLAM GAZÓW BOJOWYCH PARZĄCYCH

Od Redakcji: Wobec choroby autora dopiero w niniejszym numerze możemy zamieścić dalszy ciąg artykułu z lipca b. r.

Przy omawianiu ogólnej charakterystyki plam gazów parzących, poruszyć należy jedną z ważniejszych cech iperytu, a mianowicie jego lotność, która naturalnie zależna jest od temperatury i w miarę jej wzrostu powiększa się. Poniższa tablica najlepiej charakteryzuje tę zależność.

Temperatura	Wartość iperytu*) w mg. na 1 m. pow.
+ 15° C.	401 mg.
+ 17° C.	480 „
+ 19° C.	573 „
+ 21° C.	682 „
+ 23° C.	810 „
+ 25° C.	958 „
+ 3[illegible]° C.	1,443 „
+ 35° C.	2,135 „

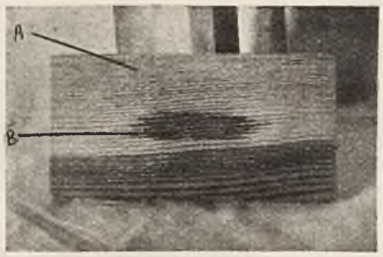
*) wg. Lindemana „Iperyt“.

II.

STOPIEŃ SKAŻENIA.

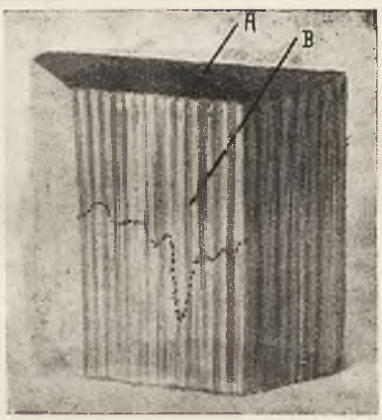
W poprzednim rozdziale niniejszego artykułu poruszona została sprawa techniki skażania, czyli środków używanych w walce do stworzenia w terenie plamy chemicznej.

Ponieważ jednak plama chemiczna wytworzona być może w każdym rodzaju terenu, w każdem środowisku przy pomocy różnorodnego sprzętu i bardzo różnej ilości iperytut, zanim więc przystąpimy do omawiania techniki odkażania, należy

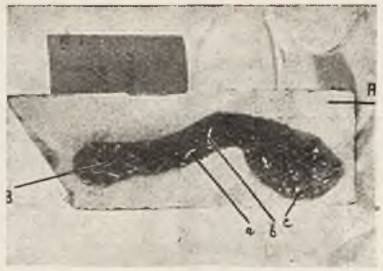


(mydło do prania, mydło do mycia) służą wraz z wodą do odkażania skóry organizmów żywych oraz do prania tkanin skażonych.

Nafta, benzyna, alkohol, eter — są to płyny mniej lub więcej lotne, o specyficznych zapachach, znane dokładnie w użyciu codziennem. Używane bywają do zmywania gazów bojowych parzących.
zapoznać się z tem, co nazywamy stopniem skażenia terenu lub sprzętu, t. j. w jakich warunkach nastąpiło skażenie. Stopień skażenia będzie zależał przede-



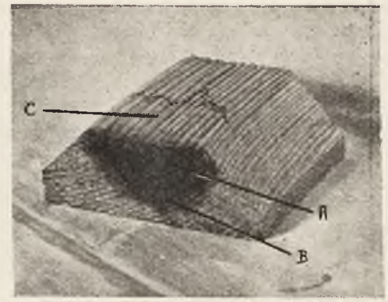
wszystkiem od ilości użytego do skażenia iperytut, od podłoża, które zostało skażone i od warunków atmosferycznych.





a) *Ilość iperytu użytego do skażeń.*

Ilość iperytu użytego do skażeń obliczamy na 1 m² powierzchni terenu i zwie



się ona zroszeniem. Stopień zroszenia dokładnie omawiany był w rozdziale I niniejszego artykułu.

b) *Przenikliwość iperytu.*

Znana jest powszechnie przenikliwość iperytu w stosunku do wielu ciał i związków chemicznych.

Ta właśnie przenikliwość iperytut jest ważną przy rozwiązywaniu kwestji odkażania, gdyż w zależności od stopnia przenikania iperytu w podłoże, na jakim się znajduje, musimy zastosować różne rodzaje i ilości środków odkażających.

Praktycznie podzielić możemy wszelkiego rodzaju ciała na takie, w które iperyt przenika, jak: gleba, bruki, mury, tkaniny, drzewo, żywność i t. p. oraz na takie, przez które nie przenika zupełnie, lub z trudnością, jak: metale, tkaniny specjalnie impregnowane, farby ochronne i t. p. Poniżej podana tabela najlepiej ilustruje rodzaje podłoży. Ilustracje załączone wykazują, jak i w jakim stopniu iperyt działa np. na drzewo świeże oraz na drzewo pomalowane.

III.

ODKAŻANIE.

Przechodząc z kolei do kwestji dla nas najważniejszej, t. j. do odkażania, należy się dokładnie zastanowić na tem, co właściwie rozumiemy pod nazwą odkażanie.

TABELA PRZENIKANIA IPERYTU

L. p.	Rodzaj podłoża skażonego	Przenikanie w mm.	OBJAŚNIENIA
1	Gleba rodzima (przeciętna)	5 mm.	Przy zroszeniu pociskiem artyl. w stosunku 20—30 grm. iperytu na 1 m.²
2	„ „ „	200 mm.	Przy rozlaniu iperytu w większych ilościach
3	Ulice brukowane kamieniem polnym (brukowcem)		Pomiędzy kamienie iperyt wsiąka jak w glebę
4	Ulice brukowane kostką lub klinkierem — betonowane	3—4 mm.	Iperyt wsiąka tylko w cement, spajający poszczególne kamienie
5	Ulice pokryte asfaltem	10—40 mm.	Asfalt pęcznieje i nasiąka iperytem
6	Cegła nietynkowana	100 mm.	Przy stałym źródle iperytu
7	Cegła tynkowana	5 mm.	Przy zroszeniu pociskiem artyl. w stosunku 20—30 grm. iperytu na 1 m.²
8	Cegła tynkowana	200 mm.	Przy rozlaniu iperytu w większych ilościach
9	Beton i cement	40—50	Przy rozlaniu iperytu w większych ilościach
10	Drzewo suche	200—300 mm.	Wzdłuż słoi. Na tę głębokość iperyt przenika przez 3 godz.

11	Drzewo suche	2—3 mm.	Wpoprzek słoi. Przenikanie to trwa do 3 godz. Oczywiście w tym wypadku, o ile drzewo nie posiada pęknięć ani szpar, gdyż wtedy iperyt przenika b. szybko i głęboko.
12	Drzewo świeże (mokre, drzewo żywe)		Iperyt zatrzymuje się na powierzchni. Tkanka drzewa obumiera.
13	Tektura, papier, bibuła		Iperyt wsiąka bardzo łatwo. Przechodzi prawie momentalnie. Zależnie od grubości
14	Guma	Wsiąka z szybkością 1 mm. na 30 minut	Iperyt przenika szybko. Guma pęcznieje
15	Cerata		Iperyt przenika w ciągu 2—3 godzin.
16	Żywice, ebonit, bakelit i t. p.		Iperyt wsiąka podobnie jak w drzewo ,jednak nie tak intensywnie
17	Smary i tłuszcze		Rozpuszczają iperyt i utrzymują go na długo.
18	Farby olejne i lakiery		Iperyt powoduje uszkodzenie warstwy malowanej. Farba odskakuje. Dalsze przenikanie zależne jest od podłoża pokrytego farbą lub lakierem
19	Metale niezardzewiałe		Iperyt zatrzymuje się tylko na powierzchni
20	Metale zardzewiałe		Iperyt łącząc się z rdzą — nasyca porowate części metalu
21	Metale naoliwione, pokryte smarami		Iperyt rozpuszcza się w smarach i utrzymuje się dłużej na powierzchni metalu
22	Tkaniny wełniane		Iperyt wsiąka i przechodzi bardzo szybko — zależnie od grubości podłoża
23	Tkaniny bawełniane		
24	Tkaniny lniane		
25	Brezent		
26	Tkaniny jedwabne		
27	Sznury i nici		
28	Skóry wszelkiego rodzaju i gatunku		
29	Tkaniny impregnowane specjalnie tak zwane przeciw-iperytowe		Iperyt nie przenika przez czas od 5 do 10 godz. — w zależności od impregnatu

Ażeby dokładnie zdać sobie sprawę z tego zagadnienia, należy nieco sięgnąć do chemji teoretycznej.

Wiadomem jest bowiem, że wiele ciał chemicznych reaguje z sobą, to znaczy, że np. dwa ciała chemiczne wchodzą z sobą w pewien związek (działają na siebie), dając trzecie ciało o odmiennych własnościach chemicznych. Na tem właśnie wchodzeniu ciał w związki chemiczne polega zasada odkażania. Działając bowiem na gazy bojowe parzące (iperyt — luizyt) innemi ciałami chemicznemi zwanemi odkażalnikami, sprawiamy to, że odkażalnik łącząc się z iperytem lub luizytem, daje albo trzecie ciało chemiczne o odmiennych własnościach chemicznych, w tym wypadku nieszkodliwych dla organizmów żywych lub też, że odkażalnik rozpuszcza w sobie gaz parzący, pozwalając go w ten sposób zmyć z podłoża skażonego.

Odkażalnikami więc zwać będziemy ciała chemiczne, które wchodzą w związek z gazami parzącemi w ten sposób je unieszkodliwiając.

Jak widać z powyższego, odkażanie będzie miało na celu całkowite zniszczenie gazu parzącego w terenie i na sprzęcie.

a) *Metody odkażania.*

Odkażanie rozporządza kilkoma metodami, zależnemi od tego, z jakim terenem lub sprzętem mamy do czynienia i jakie ku temu posiadamy środki.

Metoda pierwsza polega na niszczeniu gazów bojowych parzących odkażalnikami wchodzącemi w związek z nimi i dającemi trzecie ciało nieszkodliwe dla organizmu.

Metoda druga polega na rozpuszczaniu i zmyciu gazu bojowego parzącego, przy pomocy rozpuszczalnika z podłoża skażonego.

Metoda trzecia polega na działaniu wyższych temperatur (utlenienie) na gazy bojowe, któtre w tych warunkach ulegają rozkładowi.

Metoda czwarta polega na pozostawieniu gazów bojowych parzących działaniom warunków atmosferycznych, w których gazy bojowe parzące z czasem ulegają rozkładowi.

Metoda piąta polega nie na właściwem zniszczeniu gazów bojowych, a na stworzeniu warunków organizmom żywym do przebywania w terenie skażonym bez narażenia się na oparzenie.

Odkażalnikami czyli ciałami chemicznemi służącemi do niszczenia lub rozpuszczania gazów bojowych parzących rozporządzają metody I-a, II-a i III-a.

b) *Podział i opis odkażalników.*

Odkażalniki dzielimy na:

1) służące do niszczenia gazów bojowych parzących — odkażalniki właściwe, jak: chlor, wapno chlorowane, annogen, soda, mydło szare, mydło twarde, woda, ogień;

2) służące do rozpuszczania i zmycia gazów bojowych — rozpuszczalniki, jak: nafta, benzyna, eter, alkohol, czterochlorek węgla.

Chlor — gaz zielonkawo-żółty, o ostrym specyficznym zapachu. Przechowywany w butlach stalowych od 5—50 kg. Używa się do odkażania wnętrz (domy, schrony i t. p.).

Wapno chlorowane — czyli chlorek bielący, jest proszkiem białym, suchym, o zapachu chloru, przyciągający bardzo łatwo parę wodną z powietrza. Przechowywany jest w beczkach od 50—100 kg. Używa się go do odkażania terenów oraz wszelkiego rodzaju sprzętu, albo w postaci suchej, albo w mieszaninie z piaskiem w stosunku 1 część piasku i 3 części wapna chlorowanego. w postaci mazi w stosunku 1 do 1 z wodą oraz roztworów wodnych wapna chlorowanego w stosunku 1+3 i 1+5.

Annogen — jest proszkiem białym, krystalicznym, o słabym zapachu chloru, rozpuszczalny w wodzie. Przechowywany w paczkach lub blaszankach. Używa się go w roztworach wodnych 1 i 3% do odkażania organizmów żywych.

Soda — zwana dwuwęglanem sodowym lub sodą do picia, jest proszkiem białym, bezbarwnym i bez zapachu, znana powszechnie i używana w życiu codziennem. Używana jest w roztworach wodnych 1% i 3% do odkażania organizmów żywych.

Mydło szare — zwane mydłem miękkiem, znane jest powszechnie w użyciu codziennem, zarówna jak i mydło twarde



KRONIKA O.P.L.G.

Z KRAJU

III-ci marsz w maskach przeciwgazowych.

Dnia 13 listopada b. r. odbył się w Warszawie III marsz w maskach przeciwgazowych, organizowany przez Komitet Stołeczny L. O. P. P. na trasie Plac Marszałka Piłsudskiego — Belweder, t. j. około 4 klm.

W bieżącym roku uderzała stosunkowo znaczna ilość przychodzących do mety drużyn zdekompletowanych, których część zawodników „spuchła" i resztę trasy musiała przebyć samochodem. Ten stan rzeczy zawdzięczać należy niewątpliwie niewłaściwemu zachowaniu się niektórych sędziów. Piszący te wzmiankę był świadkiem podr.iecania drużyny przez sędziego w sposób wysoce niewłaściwy, przyczem wywoływał niektórych zawodników po imieniu.... Oczywista, że tego rodzaju „sędziowanie" nie prowadzi do celu, a skutki okazały się na mecie. Należy zaznaczyć, że naogół w bardzo dobrej formie przyszły drużyny żeńskie.

Na motyw propagandowy, który w tego rodzaju marszu powinien być wyzyskany w pierwszym rzędzie, nie zwrócono prawie zupełnie uwagi. To też ilość widzów zarówno na starcie jak i na mecie była nikła w porównaniu do lat ubiegłych. Obok zamieszczamy zdjęcia z fragmentów marszu.

Z. S. R. R.

„Promienie śmierci".

Omawiając fakt jesiennych manewrów na Kaukazie, które miały miejsce w połowie listopada b. r. w obecności misyj wojskowych niemieckiej i włoskiej, Sunday Referee pisze, że Sowiety posiadają w swej dyspozycji "promienie śmierci". Te promienie przebijają i niszczą na odległość stal; na próbach potrafiły one jakoby rozszczepić samochód. Wynalazcą ich ma być uczony niemiecki.

Prasa francuska słusznie stawia w wątpliwość te wiadomości, przypominając, że podobne pogłoski rozeszły się już 5 czy 6 lat temu w Londynie. Były tam czynione próby z podobnemi promieniami. Na próbach tych osiągnięto częściowo powodzenie, jednak całości zagadnienia nie udało się rozwiązać pomyślnie. Należy podkreślić, że państwo, posiadające środek w postaci tego rodzaju promieni, miałoby rozwiązaną sprawę obrony przeciwlotniczej w sposób nieskomplikowany i zupełnie skuteczny. Narazie pojawiające się na ten temat pogłoski, trzeba traktować sceptycznie.

WŁOCHY

Nowe działa przeciwlotnicze.

Na poligonie w Nettune w obecności Mussoliniego odbyły się próby nowego działa przeciwlotniczego. Działo to może strzelać prawie prostopadle; szybkostrzelność jego jest trzykrotnie większa od dział dotychczas używanych, pociski zaś dają rozrzut odłamków na wszystkie strony w promieniu 500 mtr., średnica pola rażenia wyniesie zatem 1000 mtr. Ogień bateryj takich dział będzie stanowił dla samolotów trudną do przebycia zaporę.

SZWAJCARJA

Nie można się uchronić przed moliwością wojny gazowej.

Prezydjum konferencji rozbrojeniowej wznowiło wczoraj dyskusję nad kwestją zakazu wojny chemicznej, stwierdzając niemożność przeprowadzenia kontroli prewencyjnej wojny chemicznej.

Sprawozdawca Pilotti rozważał prawo do odwetu ze strony państwa, które padło ofiarą napadu lotniczo-gazowego ze strony innego państwa. Prezydjum uznało widocznie temat za zbyt drażliwy, gdyż uchyliło się od dyskusji nad tą sprawą. Trzeba przyznać, że takie załatwienie najistotniejszego zagadnienia nie świadczy dobrze o odwadze i powadze konferencji.

NIEMCY

Wybuch gazów duszących.

W ubiegłym miesiącu miał miejsce w Tylży (Prusy Wschodnie) wybuch cysterny z gazem duszącym. Według oficjalnego komunikatu, był to transport płynnego chloru. Ofiarą wypadku padły 23 osoby, które zostały przewiezione do szpitala. Stan ich zdrowia budzi poważne obawy. Na miejsce katastrofy udała się straż pożarna i oddział saperów. Drużyny ratownicze wyposażone były w maski przeciwgazowe. Wybuch gazów duszących w Tylży przypomina podobny wypadek wybuchu fosgenu w Hamburgu.

Ćwiczenia przeciwlotnicze.

W Saksonji i południowych Niemczech przeprowadzone zostały wielkie ćwiczenia obrony przeciwlotniczej. Gęsto rozrzucona sieć posterunków obserwacyjno-meldunkowych wyposażona w aparaty podsłuchowe, miała za zadanie uprzedzenie miast i objektów przemysłowych o zbliżającym się nalocie nieprzyjacielskich samolotów. Godnym specjalnego podkreślenia jest fakt, że eskadry nieprzyjacielskie maskowały samoloty pilotowane przez niemieckich lotników cywilnych. W ten sposób Niemcy już obecnie przygotowują wszechstronnie swych pilotów cywilnych do działań wojennych, aby móc ich wykorzystać niezwłocznie w chwili wybuchu wojny.



3-ci marsz w maskach przeciwgazowych w Warszawie. — Zawodnicy w kompletnych ubiorach przeciwgazowych na ulicach Warszawy, zdążają w kierunku mety.

A. Rojecki

W sprawie zapoznania młodzieży szkolnej z zasadami obrony lotniczo-gazowej

Potrzeba zapoznania najszerszych warstw ludności cywilnej z zasadami obrony lotniczo-gazowej jest obecnie pewnikiem i nie może podlegać dyskusji. Powstaje tylko pytanie, czy system rozpowszechniania wiadomości o obronie lotniczo gazowej przyjęty i stosowany obecnie w Polsce jest dobry i da wyniki niezawodne w razie ewent. zatargu zbrojnego. Uważam, że system nasz może w chwilach krytycznych zawieść. Wiadomości o zasadach obrony lotniczo-gazowej są obecnie rozpowszechniane przeważnie zapomocą wykładów na różnego rodzaju krótkotrwałych kursach o. p. l. i o. p. g. Osiemdziesiąt procent absolwentów tych kursów nie bierze żadnego udziału w pracach nad przekazaniem nabytych wiadomości innym, i po roku po ukończeniu kursu, częstokroć nie potrafi zorganizować obrony nietylko dla innych, lecz nawet własnej. Niezawodne wyniki pracy przy organizacji o. p. l. i o. p. g. osiągniemy nie tyle przez formalne zapoznanie warstw ludności z zasadami tej obrony, ile przez oddziaływanie na ich psychikę, przez ich *wychowanie* w tym kierunku. To wymaga, oczywiście, dłuższego okresu czasu, dużego nakładu systematycznej pracy i w pierwszych latach organizacji nieco większych wydatków, lecz tą i tylko tą drogą osiągniemy wyniki pożądane. Jeżeli się mówi o wychowaniu społeczeństwa pod tym względem, to oczywiście pracę tę musimy rozpocząć od dzieci, młodzieży szkolnej i akademickiej.

W związku z reformą całego szkolnictwa, sprawa ta jest obecnie niezmiernie aktualna. W nowych programach szkolnych, duży nacisk będzie położony na wychowanie państwowe młodzieży. Przypuszczalnie nowe programy będą również przewidywały udział całej młodzieży szkolnej, począwszy od pewnego wieku, w organizacjach p. w. Powstaje pytanie na kim będzie ciążył obowiązek zapoznania młodzieży z zasadami o. p. l. i o. p. g. oraz „wychowania" jej pod tym względem: na nauczycielach czy na instruktorach p. w. Uważam, że tylko nauczycielstwo ma pole do osiągnięcia tego celu. Do obowiązków instruktorów p. w. będzie należało tylko zapoznanie młodzieży ze stroną praktyczną użycia masek przeciwgazowych i obrony zbiorowej.

Niezbędne wiadomości teoretyczne z lotnictwa, o. p. l. i o. p. g. powinny być podawane przez nauczycieli uczniom przy każdej sposobności, na lekcjach wszystkich przedmiotów i na wszystkich szczeblach nauczania. Jeżeli weźmiemy dla przykładu szkołę powszechną, to schemat nauczania mógłby być następujący:

Cel nauczania: zapoznanie uczniów z zasadami lotnictwa i jego znaczeniem dla kultury ludzkiej i obrony państwa, praktyczne opanowanie podstaw o. p. l. i o. p. g., wyrobienie poczucia odpowiedzialności obywatelskiej i poznania obowiązków obywatelskich w sprawach obrony technicznej Państwa.

Metoda nauczania. Dla osiągnięcia powyższego nie potrzebujemy stwarzać nowego przedmiotu nauczania. Niezbędne wiadomości z obrony lotniczo-gazowej podajemy na lekcjach geografji, nauki o przyrodzie, jak również na lekcjach historji i języka polskiego.

W oddziałach IV, V i VI szkoły powszechnej (wg. programu obowiązującego obecnie, a więc starego), nauczyciel języka polskiego poświęca po kilka godzin rocznie na pogadanki o lotnictwie, o. p. l. i o. p. g. Pogadanki te powinny być oparte w miarę możności na lekturze odpowiednich urywków, umieszczonych w wypisach, i ilustrowane bądź modelami, bądź przezroczami i obrazkami. Tematów do takich pogadanek nie zabraknie Np. dla młodszych: „Jak wzniósł się poraz pierwszy człowiek w powietrze", „Podanie o Ikarze", Co widział mały Jaś na lotnisku", „Mój pierwszy lot", „Wycieczka do Mościc" ect. Oczywiście pogadanki i urywki w wypisach powinny odpowiadać co do treści i formy wiekowi uczniów.

Na lekcjach historji przy omawianiu dziejów Greków i Rzymian — kilka słów o postępach techniki walki Np. w V oddz. można podać opis obłężenia miasta przez nieprzyjaciela, używającego ognisk dla wytwarzania cuchnących dymów (odpowiedni urywek z dzieł starożytnych pisarzy w wypisach historycznych i tablica z ilustracją). W oddziale VI przy omawianiu dziejów wojny światowej, wskazanem byłoby podać opis ataku gazowego) chociażby urywek z książki „Zagadka Renu").

Na lekcjach geografji w V ewent. VI oddz. przy dokonywaniu obserwacyj meteorologicznych — omówienie znaczenia poszczególnych czynników dla lotnictwa, o. p. l. i o. p. g. W czasie wycieczek geograficznych — pogadanka o znaczeniu urzeźbienia terenu dla obrony przeciwgazowej i dla lotnictwa.

Na lekcjach nauki o przyrodzie w VI i VII oddz. przy zapoznaniu uczniów z elementami chemji należałoby podać zasadnicze znaczenie wiadomości o „gazach bojowych" (pojęcia ogólne, opis kilku najważniejszych gazów, działanie ich na organizm istoty żywej, wykrywanie, niszczenie, zastosowanie w czasie pokoju). Przy omawianiu zasad mechaniki parę godzin należy poświęcić opisowi działania samolotów i balonów, oraz metod skażania powietrza zapomocą środków chemicznych.

W oddziale VII nauczyciel, zapoznając uczniów z podstawami higjeny, musi poświęcić kilka godzin ratownictwu zagazowanych.

Równolegle z powyższemi pogadankami instruktor p. w. lub nauczyciel gimnastyki w oddziale VI i ewent. VII przeznacza po kilka godzin rocznie na ćwiczenia z obrony zbiorowej i użycia maski przeciwgazowej. Kilka wycieczek na lotnisko, do wzorowego schronu, fabryki chemicznej, komory gazowej, uzupełniają całość.

W ciągu 4 lata nauczania (oddziały VI—VII) należałoby poświęcić na powyższe cele około 50 godzin, czyli ca 1% czasu spędzonego przez dziatwę w szkole (t. j. mniej, niż poświęca się go na różnego rodzaju obchody, święta sadzenia drzew, wycieczki etc.).

Na lekcjach robót ręcznych uczniom V — VII oddz. należałoby zezwolić na przerobienie, zamiast materjału zawartego w obecnie obowiązujących programach, kursu modelarstwa lotniczego (oczywiście do wyboru: albo roboty ręczne wg. obowiązujących programów, albo modelarstwo lotnicze).

Całokształt wiedzy o lotnictwie, o. p. l. i o. p. g., uzyskanej w ten sposób przez uczniów szkół powszechnych, odpowiadałby mniej więcej wartościom, podawanym słuchaczom kursów o. p. l. g. III kategorji.

Odpowiednio rozszerzony program z lotnictwa, o. p. l. i o. p. g. winien być przerabiany również i w szkołach średnich (ogólnokształcących i zawodowych). Abiturjenci szkół średnich powinni przy ukończeniu szkoły posiadać w tej dziedzinie zakres wiadomości instruktora o. p. l. g. II kategorji. Uważam, że w szkołach średnich metoda nauczania powinna być analogiczna do metody zapoznania z zasadami o. p. l. g. w szkole powszechnej(oczywiście, pewne modyfikacje tej metody są niezbędne ze względu na wiek i zasób wiedzy ogólnej uczniów szkół średnich). *Niezależnie od rodzaju szkoły i wieku uczniów, największy wysiłek powinien być, powtarzam, skierowany na stronę wychowawczą, na wyrobienie w młodzieży poczucia potrzeby posiadania wiadomości metod obrony lotniczo-gazowej.*

Co do szkolnictwa wyższego, to nowa ustawa o ustroju szkolnictwa zawiera artykuł, z którego treści wynika, że przy wyższych zakładach naukowych, bądz niezależnie od nich, zostaną uruchomione dla młodzieży akademickiej studja obrony technicznej Państwa. Ukończenie kursu na tem studjum prawdopodobnie będzie obowiązywać każdego akademika.

Przeprowadzenie w ten sposób zrozumianego programu zapoznania młodzieży szkolnej z zasadami obrony przeciw lotniczo-gazowej Państwa, wymagałoby w najbliższym czasie przeszkolenia dużej liczby nauczycieli narazie przynajmniej takiej ilości, aby w każdej szkole powszechnej o wyższym stopniu organizacyjnym, było conajmniej dwóch nauczycieli z ukończonym kursem o. p. l. g. II kategorji). Praca w tym kierunku w niektórych okręgach szkolnych jest już rozpoczęta, należałoby ją tylko przyśpieszyć.

Drugiem zadaniem przy realizacji tego projektu byłoby zaopatrzenie stopniowo wszystkich szkół w niezbędne pomoce szkolne: tablice, przezrocza, próbki gazów, modele samolotów, maski przeciwgazowe i t. p.

Wprowadzenie o. p. l. g. do nauczania w szkołach średnich, będzie wymagało i odpowiednich uzupełnień w treści obecnie używanych podręczników. Dokonanie tych uzupełnień nie nastręczy większych trudności (biorąc pod uwagę, że przy przeprowadzanej reformie, wszystkie używane podręczniki będą musiały ulec zmianom w celu przystosowania ich do nowych programów nauczania).

Wreszcie należałoby stworzyć specjalną bibljoteczkę zawierającą:

1) książki pomocnicze z omawianych dziedzin dla nauczycieli, oraz książki dla akademików;

2) książki dla uczniów szkół średnich;

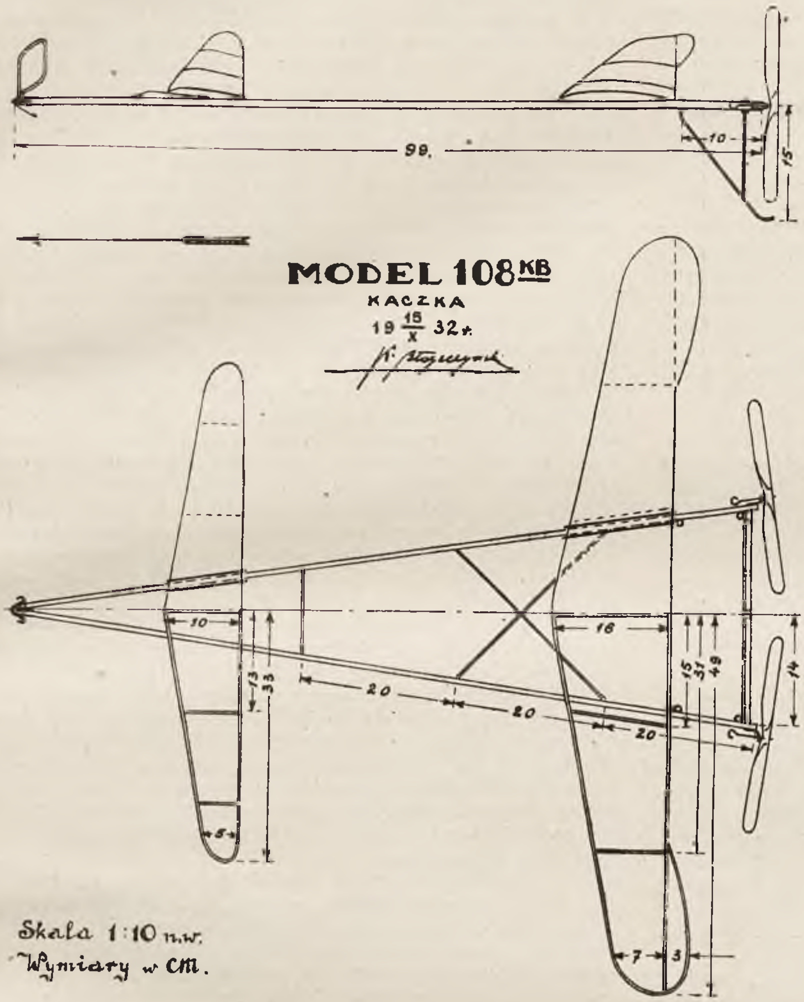
3) książki dla uczniów szkół powszechnych.

Dotychczas w języku polskim, za nielicznemi wyjątkami, takich książek nie mamy. Niemcy i Rosja posiadają moc wydawnictw dla młodzieży z dziedziny lotnictwa, o. p. g. i o. p. l. (np. Klasigs Flugtechnische Sammlung, Luftfahr und Schule, Mołodaja gwardja etc.). Bibljoteczki te winny również zawierać i książki beletrystyczne z omawianych dziedzin.

Model 108 K-B. (Kaczka)

Konstrukcji K. Błaszczyńskiego

Z pośród licznych konstrukcyj modeli rekordowych, a zwłaszcza tych, które osiągnęły najlepsze wyniki, na czołowem miejscu utrzymuje się przeważnie typ dwuśmigłowej kaczki. Przy budowie tego rodzaju modeli wymagane jest zwrócenie uwagi na możliwie lekkie i gładkie wykonanie, aby opór czołowy modelu był jak najbardziej zmniejszony. Poza tem modele te w locie są bardzo czułe i mają tendencje do kołowania, co w dużym stopniu można osłabić przez staranne i równe wykonanie modelu, a zwłaszcza skrzydeł i statecznika. Regulacja dwuśmigłowej kaczki jest dość trudna i głównie polega na wzajemnem przesuwaniu skrzydeł i statecznika. Środek ciężkości modelu winien się znajdować znacznie wysunięty naprzód przed skrzydłami, a przez odpowiednie zbliżanie lub oddalanie statecznika poziomego w stosunku do skrzydeł ostatecznie wyreguluje się model.



Skrzydła i statecznik modelu wykonane są całkowicie z bambusu. Krawędź skrzydła posiada pośrodku grubość 2,5 mm., która stopniowo się ścienia dochodząc do 1,5 mm. przy końcach skrzydeł, natomiast szerokość 3 mm. na całym obwodzie jest jednakowa. Tak samo i żeberka, które są umieszczone w krawędziach, różnią się w swej grubości, — środkowa posiada grub. 3 mm. a końcowe 1,5 mm. Cała krawędź skrzydła jak również i żeberka są od dołu opiłowane na półokrągło.

Statecznik poziomy jest tak samo wykonany jak i skrzydło, z tą tylko różnicą, że środkowa grubość jest nieco mniejsza.

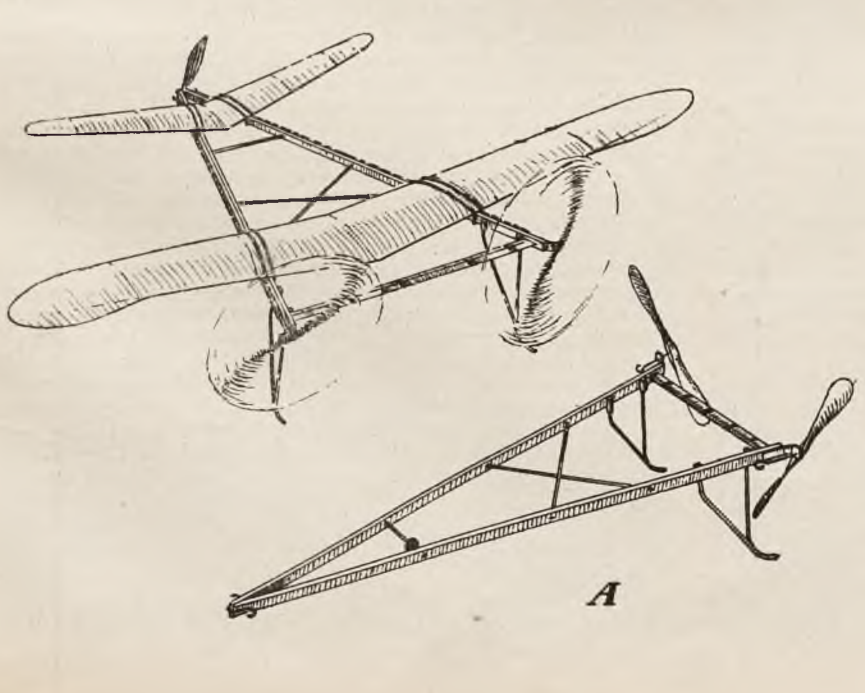
Skrzydło i statecznik pokryte są zgóry cienkim kolorowym papierem lub jedwabiem (fularem) i kilkakrotnie zapomocą rozpylacza powleczone słabym roztworem cellonu.

Dla zwiększenia stateczności modelu tylne końce skrzydeł są nieznacznie podgięte do góry.

Kadłub modelu tworzą dwie beleczki drewniane przekr. 8×5 mm. złączone ze sobą z przodu i zakończone 2 haczykami wygiętymi z jednego kawałka drutu aluminjowego średnicy 2 mm. Z tyłu belki połączone są poprzeczką sklejoną z bambusu i listewki drewnianej w całości opiłowanej na przekrój 8×2 mm. Na nieco wystających końcach belek, przymocowane są dwie aluminjowe obsady do śmigieł, wykonane z blachy aluminjowej grubości 1,5 mm. (rys. A). Dla większego usztywnienia kadłuba, belki w odpowiednich miejscach powzmacniane są cienkimi 1,5 mm. bambusowemi rozporkami. W celu ochrony śmigieł, do tylnych części belek kadłuba przymocowane są dwie odpowiednio wygięte płozy z bambusu przekr. kroplowego 2×1 mm.

Skrzydło i statecznik poziomy umocowane są bezpośrednio na belkach kadłuba zapomocą cienkich gumek, które pozwalają na łatwe przesuwanie płaszczyzn podczas regulacji modelu. W stateczniku poziomym pod przednią krawędź podłożone są dwa długie kliniki, które w razie potrzeby można przesuwać na belkach, co wpływa na zmianę kąta w stateczniku. Niewielki statecznik pionowy osadzony jest ruchomo na samym przodzie kadłuba.

Poszczególne śmigła średnicy 26 cm., obracane są przez 4—6 nitek gumowych przekroju 2×2 mm. Całkowita waga modelu nie powinna przekraczać 160 gr. Czas lotu modelu około 2 minut.



Zofja M. Słomowa

GWIAZDKA Z NIEBA

Molly była ulubienicą ojca. Jako najstarsza z rodzeństwa, najwięcej przebywała w jego towarzystwie. Dr. O'Hara był ogólnie lubianym, czynnym, energicznym lekarzem, którego sława, jako bakterjologa, sięgała daleko poza rodzinne miasto Pittsburg, w którem posiadał laboratorjum, gdzie przygotowywano znane surowice i szczepionki.

Podczas wojny dr. O'Hara służył we Francji, jako lotnik i po powrocie do Ameryki, uprawiał nadal lotnictwo turystyczne, na własnym, małym samolocie, który mu często służył w jego rozległej praktyce. Wzywano, go, bowiem, jako świetnego specjalistę do odległych Stanów, do których podróż trwałaby koleją dwa, lub trzy dni. Odległości te pokrywała awjonetka doktora w kilkanaście godzin, oszczędzając mu wiele sił i czasu, których tak dużo potrzebował w samarytańskiej służbie ludzkości.

O ile takie podróże zdarzały się podczas wakacji, piętnastoletnia Molly towarzyszyła ojcu i w ten sposób przeleciała wraz z nim tysiące kilometrów, wzdłuż i wszerz olbrzymich przestrzeni Stanów Zjednoczonych. Dziewczynka tak zżyła się z powietrzem, że samolot był dla niej czemś zwykłem i zarazem ukochanem, jak dla innych dzieci, własny koń, lub samochód. Bez trudu poznała cały mechanizm i z zapałem uczyła się prowadzić samolot, przy boku ojca, który powierzał jej czasami stery.

Dr. O'Hara wysyłał też samolotem, na telegraficzne żądanie, różne surowice, od dostarczenia szybkiego których, zależało niejedno życie ludzkie. Wówczas, awionetkę, zwaną patrjotycznie „Wolnością Irlandji", pilotował O'Neill pilot-mechanik, dawny sierżant z jego eskadry we Francji. Bill miał tylko jedną wadę, a mianowicie, jak większość jego rodaków, lubił zaglądać czasem do butelczyny z wódką, co było jednak przez doktora tolerowane, w imię zasług ex-żołnierza i jego doskonałej znajomości mechaniki.

Zapadał lekki zmrok zimowy. Molly snuła się od okna do okna, wyglądając pierwszej gwiazdki, gdyż był to wigilijny dzień. Uciekła z dziecinnego pokoju, w którym hałasowało młodsze rodzeństwo i stała w oknie salonu, patrząc, jak ojciec wyjeżdża samochodem do chorego. „Że też ludzie tak często chorują", pomyślała z niechęcią, widząc, że Bill zamyka bramę. „Mam nadzieję, że ojciec nie spóźni się na wigilijną wieczerzę i rozdawanie podarunków, jak to było w zeszłym roku".

W głębi domu krzątała się matka, która nie będąc wychowaną w Ameryce, przyniosła ze sobą nieskażone tradycje iście irlandzkich potraw, jakie musiała przyrządzić osobiście i podać swej rodzinie, w tym uroczystym dniu. Pociągając z lekka noskiem, Molly czuła smakowite zapachy ryb, puddingu z jabłek i mięsa.

Bill O'Neill krzątał się jeszcze przez chwilę pomiędzy ogródkiem i garażem, przyczem Molly zauważyła, że jest bardzo czerwony na twarzy. Powstało w jej umyśle podejrzenie, czy czasem nie zajrzał już do świątecznej butelki. Ale prędko zapomniała o tem, patrząc na ciemne okna przeciwległego budynku, w którym mieściło się laboratorjum. Tak dziwnie wyglądały ciemne, głuche okna, zwykle jarzące się światłami do późnej nocy. Wszyscy pracownicy i asystenci opuścili pracę od południa. Starszy asystent pojechał na wieś do swych rodziców. Wszyscy cieszyli się w tej chwili zasłużonym odpoczynkiem.

Nagle, myśli Molly przerwał warkot motocyklu. Przed bramę zajechał listonosz z depeszą. Dobijał się do drzwi laboratorjum, ale nikt mu nie otwierał, „Gdzież ten Bill"? — pomyślała Molly. Przeczekała jeszcze chwilę, ale widząc, że nikt nie idzie, złapała w przejściu jakieś palto i wybiegła. Przez kraty ogrodzenia, listonosz podał jej depeszę do ojca. Na ukos widniał czerwony wielki stempel: pilne, doręczyć natychmiast. Setki depesz przychodziło tygodniowo do dr. O,Hara, żadnej nie wolno było zarzucić, a tylko w nieobecności doktora, otwierał je starszy asystent. Molly spojrzała w ciemne okna laboratorjum.

„Oddam mamusi" — postanowiła. W drzwiach kuchni zetknęła się z zaaferowaną, umączoną, drobną i pulchną doktorową. Śpieszyła się, więc niechętnie spojrzała na córkę. Molly stała niezdecydowana, wiedziała dobrze, jak matka nie lubiła depesz, jak była zazdrosna o ojca i zła na wszystkich chorych, którzy go ustawicznie wzywali w najróżniejszych porach dnia i nocy.

„Czego tu chcesz"? spytała pani O,Hara. „Dlaczego nie jesteś razem z dziećmi? Mogłabyś mi coś pomóc, a tak, to ani ciebie nigdy niema, ani ojca, ciągle gdzieś fruwacie! Ojciec dzwonił, żeby na niego nie czekać, że pewnie się spóźni. Znów to samo, co w zeszłym roku. Cóż to za straszny los być żoną lekarza. Pan Bóg jeden wie, dlaczego ja się tak męczę"! Zawróciła do kuchni i trzasnęła drzwiami, ale nim zniknęła, Molly zobaczyła łzy w jej oczach.

Dziewczynka wróciła powoli na górę, trzymając wciąż depeszę w zaciśniętej dłoni. Nagle, energicznie,, rozerwała papier i w mdłem świetle hallu przeczytała: „Przysłać samolotem stop surowicę dyfterytyczną stop S. O. S. dr. Sparrow".

Molly wielkiemi oczami spojrzała dokoła. Dr. Sparrow był serdecznym przyjacielem ojca. W mieście Columbus, w stanie Ohio, gdzie mieszkał, bywali często, Molly siedziała tam nawet po kilka dni, i bardzo kochała małego Boba, synka doktora.

S. O. S. to umówiony znak, używany też między lekarzami na lądzie, ostatnie, usilne, błaganie o pomoc. Molly uważnie obejrzała depeszę: wysłana była radjową drogą, czterdzieści minut temu. Co robić? Ojca niema, niewiadomo gdzie jest i kiedy wróci. Matka, kochana, droga, ale niezaradna. Molly wie, że tylko się conajwyżej rozpłacze. Tu trzeba działać — Molly dobrze wie, co to jest dyfteryt, gdyż ona chorowała i jej mały braciszek też — była przytem, jak go ojciec ratował, razem z doktorem Sparrow. O, Boże, nagła myśl, a może to mały Bob chory? Złapała się za głowę — cisza domu wydała jej się teraz bezlitosna. W tej chwili doszedł ją zgóry srebrzysty wybuch dziecięcego śmiechu. „A tam może mały Bob umiera..." — pomyślała, siłą kontrastu. „Trzeba działać, trzeba coś robić. Bill musi polecieć z surowicą, niech leci, natychmiast, przecież to tylko dwieście kilometrów, może wrócić jutro".

Myśli te przebiegały główkę Molly już wtedy, kiedy nóżki niosły ją przez podwórze, do garażu, nad którym mieszkał Bill. Dzięki Bogu, nie wyszedł, okno jest oświetlone. „Otwieraj, otwieraj, prędko, to ja, Molly"! — woła i stuka piąstkami we drzwi.

W pokoju Billa coś łomocze, słychać jego gruby, niewyraźny głos. Serduszko Molly zamiera na myśl, że może Bill jest chory, taki był czerwony dzisiaj?

„Billu, otwieraj, depesza, musisz zaraz lecieć"! — woła rozpaczliwie. Drzwi otwierają się. W progu stoi Bill z głupkowatym uśmiechem i szklanemi oczyma, jak zwykle, kiedy jest pijany. Na stole leży przewrócona szklanka i butelka whisky.

„Och, Billu" — jęknęła dziewczynka — "znów się upiłeś, nie słuchasz tatusia! Ale musisz zaraz lecić z surowicą do Columbus". Bill machnął ręką szerokim gestem pijaka, przyczem sam się cały zachwiał.

— Co? do Columbus? Teraz? Ani mi się śni! Czy mi tu źle? Dzisiaj ja mam święto, rozumiesz? I nie polecę, rozumiesz?

— Ależ musisz, dziecko umiera na dyfteryt, zdaje się, że synek dr. Sparrow. Musisz, musisz, Billu! I Molly z rozpaczą zaczęła targać mechanika za kurtkę. Ale ten się zakołysał na nogach, siadł na podłodze i roześmiał się głupkowato.

Molly zrozumiała, że nic tu nie poradzi. Ojca niema, Bill pijany, rozbije gdzie samolot, siebie i nie dostarczy surowicy na czas, a mały Bob... złotowłosy i różowy, umrze, zdławiony tą straszną obręczą, co zaciska gardło i tamuje dech. Molly bezwiednie dotyka ręką szyi. Łzy spływają jej z oczu. Zostawiła O'Neilla na podłodze i wyszła. Na dworze przystanęła chwilę: z szafirowego jasnego nieba zabłysła pierwsza wigilijna gwiazdka. Na ten widok łzy osychają, na twarzyczce małej Irlandki pojawia się ten sam wyraz energji, jaki cechuje twarz jej ojca. Piąstką uderzyła o piąstkę.

To ja polecę! — wykrzykuje na głos. Wiem, gdzie jest Columbus, bo latałam tam tyle razy z tatusiem. A przecież latać umiem, Tatuś niedawno mówił, że mogę już próbować solo.

Wbiegła do domu, cicho, jak wąż wślizgnęła się do gabinetu ojca, gdzie w specjalnie wmurowanej chłodni stał zawsze zapas wszelkich surowic i szczepionek. Klucze były w biurku. Molly uważnie przeszukała zawartość szafki: odczytała dwa razy każdą etykietę, nim wzięła całe pudełko, w którem na wacie, poukładane, leżały maleńkie, szklane buteleczki. Chowa pudełko na piersiach i już chce wychodzić, kiedy widzi pod oknem stół, przykryty serwetą. Pod nią kryją się świąteczne podarunki. Ciche westchnienie podnosi pierś Molly, ale zwalcza je zwycięsko. Praktyczna mała kobietka myśli sobie: niema dla mnie dzisiaj gwiazdki, to prawda, ale ponieważ jadę, więc mogę chyba zobaczyć, co mi dadzą.... i ostrożnie, odchyliwszy róg serwety, zajrzała: aparat fotograficzny dla brata, lalka z wózkiem dla siostry i o radości, całkowite piękne ubranie lotnicze, podbite futrem, hełm, okulary, rękawice i do tego przypięta kartka z napisem: Molly.

Dziewczynka stoi przez chwilę olśniona, ale już działa nakaz obowiązku, porywa więc ze stołu swoje prezenty, zwija

je w nieforemny kłąb, a na kartce dodaje pośpiesznie: jadę z surowicą do Columbus. Bob chory. Molly.

Do hangaru jest blisko, gdyż dr. O'Hara i kilku sąsiadów trzymają swe awjonetki na wspólnem lotnisku, o kilka bloków dalej. Zmrok gęstnieje, ale jest jakiś szafirowy, przezroczysty. Na niebie ukazuje się coraz więcej gwiazd, które mrugają figlarnie ku Molly. Ale mała ich nie widzi, biegnie szybko i przed oczami jej wiruje tylko złota główka Boba i czerwone litery S. O. S. Nie spotyka nikogo. Wille wśród ogrodów świecą różowemi światłami okien. Molly najkrótszą drogą dostaje się na małe lotnisko. W cieniu pustego hangaru ubiera się pośpiesznie w nowe, przepiękne ubranie, zakłada hełm. Ze smukłej, wysokiej dziewczynki, robi się wcale pokaźna postać, która sunie teraz energicznym krokiem do hangaru, gdzie nocuje „Wolność Irlandji".

Wokół nie widać ani jednej żywej istoty. W stronie miasta zapala się coraz więcej świateł, które migocą, jak brylanty. Hangar jest zamknięty, ale Molly nie traci czasu na szarpanie się z zamkiem, tylko biegnie dalej, gdzie dwa oświetlone okna rzucają ciepłe blaski na drogę. Stuka do jednego z nich i oto w drzwiach ukazuje się postać młodego chłopca, który w pierwszej chwili patrzy na nią, nie poznając.

— Jacku, to ja, Molly O,Hara — szepcze dziewczynka. — Czy możesz mi otworzyć hangar?

— Hallo, to ty Molly! A cóż to, czy wybierasz się po pierwszą gwiazdkę do nieba? — spytał chłopiec z humorem. Ale poważna twarzyczka Molly zastanowiła go. Co się stało? — dodał.

— Ktoś jest bardzo chory, Jacku, ojca niema, a Bill.... Bill jest zupełnie pijany, wobec czego ja muszę lecieć, żeby dostarczyć surowicę... Nie mów nic, tylko śpiesz się, pomóż mi wydobyć „Wolność Irlandji"....

— Na miłość Boską, Molly, ależ ty nie możesz lecieć sama...

— Muszę, Jacku, latałam ostatnio tyle razy z ojcem, który mi mówił, że mogę próbować już solo.

— Tak, ale....

Molly nie słucha, biegnie naprzód do hangaru i siada przez chwilę na gromadzie desek. W minutę później, zjawił się Jack, strapiony, zaskoczony, onieśmielony energją Molly, w głębi serca pełen dla niej podziwu.

Wyprowadzenie z hangaru lekkiej awionetki nie było wcale dla nich trudne. Molly, bezwiednie naśladując ojca, obeszła cały samolot wokoło, badając uważnie związania skrzydeł, linki sterowe i podwozie. Jack majstrował coś przy silniku, ale ręce mu się trzęsły i w krtani coś dławiło. Czuł ogromną odpowiedzialność, jaką bierze na siebie wobec swego ojca, głównego mechanika tego lotniska, ale nie miał sił i nie śmiał, opierać się argumentacji Molly. Ona sama była skupiona i poważna, ale zupełnie spokojna, jakgdyby chodziło o krótką przejażdżkę łódką po stawie.

— Czy wszystko gotowe? — spytała chłopaka.

— Tak, paliwa jest dość, oliwy dolałem, tylko nie zapomnij spadochronu. I wbiegł do hangaru, skąd wyniósł spadochron, zwykle noszony przez doktora. Bez słowa Molly dała go sobie założyć, poczem przyklękła, zmówiła krótką modlitwę, jaką z ojcem zawsze odmawiali przed każdym lotem i wsiadła do kabiny.

Sprawdziła raz jeszcze, czy cenne pudełko nie zsunęło się i nacisnęła starter. Odtąd wszystko poszło, jak we śnie: Molly znalazła się sama w pędzącym samolocie, potem jeden, nieznaczny, ruch ręką i już była w powietrzu. Z początku jedno skrzydło miało zamiar opaść na lewo, potem drugie na prawo, ale Molly wyrównała, mając doskonale w pamięci nauki ojca.

A później wyżej, coraz lżej i lepiej, samolot słucha każdego drgnięcia ręki i leci gładko w spokojnem powietrzu. Piersi Molly wznosi westchnienie ulgi, dopiero teraz zrozumiała, że udała jej się wielka rzecz, której bała się podświadomie. Płynie w powietrzu, ale niema uczucia samotności, ciągle ma wrażenie, że na drugim fotelu siedzi ojciec, tylko nie rozmawiają, bo i tak nie słychać przy miarowym huku silnika. Przez okienka kabiny przedostaje się dużo światła, na ziemi było ciemniej. Molly leci na południo-zachód, najpierw w górę rzeki, a potem liczyć będzie łuny miast, które będą dla niej najlepszą wskazówką. A zresztą, poprowadzi ją wigilijna gwiazdka, ta pierwsza, która na szafirowem niebie drży, jak brylant, lub wielka, czysta łza.

Samolot leci coraz szybciej. Molly nie zdaje sobie sprawy, że pędzi sama po niebie w szalonym rydwanie i że jest w tej chwili najsamotniejszą i najodważniejszą dziewczynką na świecie. Szafirowe niebo dodaje jej otuchy, a światła, widoczne od czasu do czasu, nie pozwalają myśleć o samotności. Molly przyzwyczajona jest do spędzania długich godzin w kabince samolotu, to też nie dłuży się jej droga, a tylko małe paluszki drętwieją zlekka, zaciśnięte na sterach.

Ale pozatem czuje się doskonale, tak pięknie wystartowała, pierwszy lot solo udaje się znakomicie. W pierwszej chwili radości z tego powodu, zapomniała nawet o celu wyprawy. Teraz bada lewą ręką. czy pudełko z surowicą nie uciekło. Ale nie, jest na miejscu. „I Bob będzie uratowany..." szepce do siebie. Za jakieś dwie godziny, może trochę więcej wręczy je uszczęśliwionemu dr. Sparrow.

A tymczasem ziemia widoczna jest coraz słabiej. Po półtorej godzinie lotu ponad okolicami mocno zaludnionemi, Molly dostaje się nad szeroką, ciemną przestrzeń. Ale nie martwi jej to, owszem, jest nawet zadowoloną, bo obliczyła sobie, że po siedmiu dużych łunach, będzie długa ciemna przerwa, a zaraz potem, najbliższe światła, to miasto Columbus. A więc za jakieś czterdzieści minut powinna być na miejscu. Wtem po raz pierwszy od wyruszenia, serduszko Molly zaczyna bić żywiej. A co będzie, jeśli nie będzie mogła znaleźć lotniska? Jeśli lotnisko nie będzie oświetlone? Tego Molly nie przewidziała, przecież ojciec depeszą uprzedza zwykle przybycie samolotu z surowicą.

„Nic nie szkodzi" myśli dzielna, mała Irlandka, „dam sobie radę i tak. Dopóty będę nisko fruwać, dopóki nie oświetlą". Od dłuższego już czasu powietrze przestało być tak nieruchome i spokojne, jak to było przy starcie. Silne powiewy, zimne i ostre, targały chwilami samolotem, uderzając najczęściej z boku. Ale w małej Molly zbudził się, ukryty dotychczas, instynkt człowieka-ptaka i zaciętość. Wiedziała, że musi walczyć, bo jest zdana tylko na siebie samą. Manewrowała też, żeby utrzymać równowagę, co udawało jej się, chociaż samolot przytem tracił dużo na szybkości.

Ciemny film ziemi, przesuwający się pod samolotem, nie kończył się rychło. Mrok gęstniał, właściwie gęstniało powietrze dookoła. Jeszcze kątem okna widać było czyste niebo, ale pod spodem i bokiem płynęły zwolna mleczno-szare macki mgły. Molly, zajęta rzucaniem samolotu, spostrzegła się dopiero wtedy, kiedy zewsząd objęły ją gęste, lepkie welony. Zaledwie gdzieniegdzie przeglądały wysoko gwiazdy, ale ziemia stała się zupełnie niewidoczną.

Molly płynęła teraz w gęstej chmurze; sterowała ciągle przed siebie, ale nie widząc końca, postanowiła piąć się do góry. Dziwne uczucie, wszędzie mgła, mgła, zawierająca własne, swoiste światło, stłumione i niejasne. Wspinała się wciąż do góry, wreszcie na wysokości około 5.000 stóp, ujrzała czyste zimowe niebo, pełne błyszczących gwiazd. Widok ten ucieszył małą i wzmocnił jej odwagę, ale rychło jedno spojrzenie na deskę z zegarami zgasiło jej radość. Benzyny było coraz mniej... Jakżeby rada była mieć w tej chwili przy sobie ojca, tego niezawodnego przyjaciela, któryby ją wyratował z każdego niebezpieczeństwa, tego możnego półboga, który ją woził, bezpieczną, nad całym kontynentem amerykańskim, od Oceanu do Oceanu.

„Nie mogę tak bez końca lecieć do góry", pomyślała, „przecież muszę znaleźć Columbus i splanować. Czy tam biedny mały Bob jeszcze żyje?..." I „Wolność Irlandji" jęła się spuszczać ku dołowi. Znów zanurzyła się w mgłę, gęstą, jak śmietana, 3.000 stóp, 2.500, nagle Molly ujrzała wielką łunę od świateł miasta. „Columbus!" krzyknęła radośnie.

Ale mgła nie rzedła, przeciwnie, im niżej, tem była czarniejszą i gęstszą. Serduszko Molly ścisnął teraz prawdziwy lęk. „O Boże, co ja zrobię!" szepnęły pobladłe usteczka, „Tatuś zawsze mówił, że we mgle niepodobna lądować: rozbicie pewne, a może i śmierć. I ja zginę i mały Bob..." I dziewczynka, czując się bezradną i bardzo malutką wobec groźnego żywiołu, zaczęła poprostu płakać. Kilka rozpaczliwych szlochów zagłuszył ryk silnika, kilka sznureczków łez spłynęło po drobnej buzi, ale wprędce wrodzona dzielność zwyciężyła. Molly zaczęła kombinować — jeśli postara się planować, rozbije napewno samolot i siebie, a surowicy i tak nie dostarczy. Jeśli zaś odleci poza zasięg mgły, to może znaleźć się tak daleko, że przybędzie zapóźno. Upłynęło już dwie i pół godziny od startu, a każda chwila stanowi o życiu chorego dziecka.

Na domiar wszystkiego, silnik, o którym Molly nie myślała nawet dotychczas, bo sprawował się wiernie i niezawodnie, zaczyna przerywać.

„Silnik zepsuty, o Boże, ratuj, teraz już spadnę napewno!" Wzrok jej pada na benzynomierz, oświetlony maleńką niebieską żarówką — benzyna się kończy, strzałka jest pochylona i drga konwulsyjnie.

Dziewczynka postanawia lecieć do góry — coś o tem słyszała od ojca i innych lotników — ostatkiem paliwa leci więc do góry, wciąż jeszcze i jeszcze, gdy wtem silnik milknie... Wraz z nim zamiera, niemal, serduszko Molly, ale już powzięła postanowienie, zasuwa okulary na oczy, jedną ręką przytrzymuje drogocenne pudełko, a drugą otwiera drzwi kabiny i skacze w mleczne kłęby mgły...

Strach okropny ścisnął ją za gardło, krew zaszumiała w tętnach, ostatkiem przytomności pociągnęła za sznur spadochronu.

Za sekundę, która wydała jej się wiekiem, poczuła silne szarpnięcie, które ją postawiło w pozycji stojącej. Zrozumiała, że spadochron się rozwinął i spływa wraz z nią ku ziemi, od której bije teraz coraz silniejsza, czerwona łuna.

Molly leci w dół, już teraz przytomniejsza, nawet może trochę myśli zebrać. Cieszy ją to, że żyje, nie boi się już zupełnie — nieraz jej mówiono, że skok ze spadochronem może się zakończyć conajgorzej, złamaniem nogi, lub ręki. Ale takie rzeczy Molly lekceważy. A i o to, że mogła się zaplątać w lecący bez steru samolot i zginąć straszną śmiercią — też nie przychodzi jej na myśl. Bóg czuwa nad nią i wigilijne gwiazdki, które teraz, choć zasnute mgłą, wskazują jej najlepszą drogę.

Bliżej ziemi, już wtedy, kiedy Molly zdawało się, że leci ze trzysta lat, silny powiew odnosi spadochron wraz z jego lekką pasażerką nieca poza miasto i dziewczynka spada na pole. W pierwszej chwili nie wierzy sobie, że dotyka ziemi. Parasol wlecze ją jeszcze kilka kroków, ale sama myśl, że jest blisko celu swej podróży, obdarza ją nadzwyczajną siłą. Staje szybko na nogi, wyplątuje się z licznych sznurów i linek i rozgląda się dokoła.

Nad samą ziemią mgła nie jest tak gęsta, widać światła domów, nawet niedaleko. Dwa ruchome ogniki suną wprost na Molly. Nim się zorjentowała, znalazła się w promieniu silnych reflektorów samochodu, na szosie... Oślepiły ją narazie, ale podniosła rękę i samochód stanął. „Czy daleko jestem od Columbus?“ spytała, z trudem wydobywając głos z zaciśniętej krtani.

„O półtora kilometra“ odpowiedział męski głos. „Proszę siadać“. Bez ceremonji Molly kazała się zawieźć uprzejmemu kierowcy wprost do domu dr. Sparrow. Przyjechała w porę...

Już w pół godziny później, Molly sama przez telefon zdawała relację ojcu z przebiegu wyprawy. „Przykro mi, tatusiu“, zakończyła dziecinnie, „że pewnie będziesz się gniewać, ale telefonowali mi z policji, że „Wolność Irlandji“ znaleziono zupełnie rozbitą o 3 kilometry za miastem. Jutro pojadę z dr. Sparrow szukać jej. Dobranoc, tatusiu, ucałuj wszystkich ode mnie. Bob będzie pewnie uratowany. Za prezenty bardzo dziękuję, przydały się... Hallo, tatusiu, jeszcze tylko jedno słówko, dr. Sparrow nazywa mnie gwiazdką z nieba i największym prezentem, jaki mu niebo zesłało. Prawda jak to ładnie? Już kończę, bo jestem bardzo głodna, dobranoc“.

Kobiecy Komitet Budowy Samolotu ku Czci ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury przy Centralnym Komitecie Fundacji

pod przewodnictwem honorowem p. Marszałkowej Aleksandry Piłsudskiej.

Kobiety!

Czyjeż serce nie zabije przyśpieszonem tętnem na wspomnienie tych dwóch nazwisk: Żwirko i Wigura.

Czyjeż oczy nie zaszklą się mgłą żalu, że ich między nami niema.

Biegnie myśl ku podniebnym szlakom w zachwycie niewypowiedzianym, że oto ci dwaj bohaterowie najdrożsi sławę Polski światu całemu od krańca do krańca obwieścili.

Zginęli wierni najświętszemu prawu nieprzerwanej służby Ojczyźnie, zostawiając wypisany krwią serdeczną testament — „Nie zmarnujcie naszego zwycięstwa“!

Spuścizna to święta i wszelkie siły wytężyć należy, wszystkie siły zespolić, aby znowu w locie okrężnym zatrzepotały s k r z y d ł a p o l s k i e g o R. W. D. aby znowu srebrzysty puhar zwycięstwa nam Polakom przypadł w udziale.

Kobiety! Przez pamięć o nich, przez pamięć o Żwirce i Wigurze, przez wdzięczność, że dzieciom naszym o ich wielkiem bohaterstwie mówić możemy i oczy ich ku gwiazdom kierować — spełnijcie wasz obowiązek.

Wytężcie wszystkie siły, aby powstał przez was ufundowany samolot, na którym kobieta-lotniczka wzięłaby udział w Challenge'u 1934 r.

Tylko czynem ich pamięć uczcić możemy, tylko czynem spłacić dług wdzięczności, tylko sprawić to, że testament Żwirki i Wigury do cna wypełniony zostanie.

Kobiety. Niechże nasze ofiary, choćby groszowe tylko, ale ofiary przez nas wszystkie złożone, urosną w tysiące, konieczne do ufundowania samolotu i przeszkolenia wybranej lotniczki.

Pamiętajcie, że chwała i przyszłość polskiej armji skrzydlatej, dla której tylu bohaterów oddało największy skarb—życie, i w naszych spoczywa rękach.

Pamiętajcie o tym najświętszym obowiązku, o tym wielkim długu, który spłacić musicie, i który, z głęboką to powtarzamy wiarą — spłacicie.

Organizacje kobiece, które dotychczas nie mogły wziąć udziału w zebraniach Komitetu Kobiecego Budowy Samolotu ku czci ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury, zaproszone są do zgłoszenia swego udziału do Sekretarjatu Komitetu przy ul. Wierzbowej 9 w lokalu Zarządu Głównego L. O. P. P., w poniedziałki i czwartki od g. 6—8 wieczorem, tel. 212-16.

Zarząd Kobiecego Komitetu Budowy Samolotu ku czci ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury: *Zofja Wróblewska, Wanda Twardowa, Zofja Boernerowa, ZofjaOśmiałkowska, Władysława Kołodziejczykowa, Halina Długoszewska, Jadwiga Szulcowa, Zofja Jamnicka, Janina Strzelecka.*

VII Kurs Informacyjno-propagandowy o obronie przeciwgazowej

Zainteresowanie kobiece i poczucie solidarności w pracy z organizacją Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej wzrasta — ostatnio zgłosiły się do Komitetu Pań L. O. P. P. przedstawicielki Związku Akuszerek Rzplitej Polskiej, z prośbą o informacje i wzięły udział w liczbie 63 na VII kursie informacyjno-propagandowym, organizowanym przez eSkcję organizacyjną Komitetu Ścisłego Kół Pań L. O. P. P.

Z prawdziwą przyjemnością weszłyśmy w kontakt ze Związkiem, który okazał duże wyrobienie społeczne, poczucie obywatelskie oraz głębokie zrozumienie sprawy.

Wszystkie uczestniczki kursu zapisały się na członkinie L.O.P.P., przyczem wybrały trzy przedstawicielki do prowadzenia akcji na terenie swego Związku, który niebawem uformuje się w jedno z największych kobiecych Kół warszawskich.



1. p. Marendowska prezeska Związku, 2. p. Radziszewska, 3. p. Jarosiewiczowa przewodnicząca, 4. p. Bojkowa

NAJWYGODNIEJSZE OBUWIE W DOMU I DO MIASTA!



Pończoszki dziecięce Zł 0·90-1.70

3.-



Art. 4071
Dziecięce domowe bamboszki w różnych kolorach z ładnem futrzanem obramowaniem na gumowej podeszwie.

5.-



Art. 2861-01
Całogumowe dziecięce śniegowce na największą słotę. Nr. 27-34 Zł. 7.—



Damskie pończoszki Zł. 120 — 4.50

3'50



Art. 4015
Damskie ranne pantofelki w różnych kolorach na gumowej podeszwie. Dziecięce Zł. 3.-

DO NASZYCH ŚNIEGOWCÓW NASZE PRUNELKI

9.-

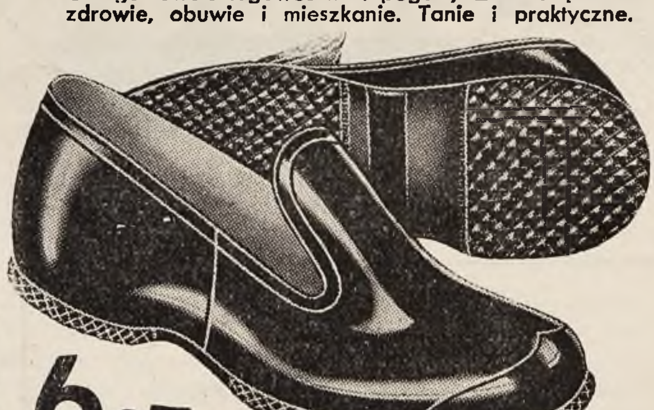


Art. 1865-01
Całogumowe śniegowce w niepogody. Zaoszczędzicie zdrowie, obuwie i mieszkanie. Tanie i praktyczne.

4.-



Art. 7015
Damskie domowe papucze z filcu. Ciepłe tanie. Nr. 27-34 Zł. 3.-, Nr. 43-46 Zł. 5.-



6.-

Art. 9807-61
Męskie kalosze z językiem i bez języka. W największem błocie zachowacie suche obuwie.

5.-



Art. 7045
Ciepłe filcowe domowe pantofle na skórzanej podeszwie Dziecięce Zł. 4.-

Bata

FABRYKA W CHEŁMKU. 49 R.

KOMPLETY-ROCZNIKI „LOTU POLSKIEGO"

są do nabycia w Administracji

Wścieklica-Pollak Marcela, licenc. nauk fizyko-chem. Sorbony

Słownik polsko-francusko-niemiecko-rosyjski

Broń chemiczna. — Warszawa. Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. 1932. str. 7 nlb. Cena 18 zł.

Skład Główny: Warszawa, Gł. Ks. Wojskowa, Nowy Świat 69.

Broń chemiczna — wytwór wielkiej wojny, w której odegrała ona tak doniosłą rolę, staje się obecnie — ze względu na konieczność obrony przed nią — przedmiotem bacznej uwagi i trosk społeczeństw i rządów całego świata.

Literatura tego przedmiotu, jakkolwiek niedawno powstała, przedstawia się imponująco.

Dotychczas jednak nigdzie nie zdobyto się na opracowanie słownika z tego zakresu, gdyż powojenne słowniki wojskowe i ogólne w obcych językach zawierają znikomą ilość terminów broni chemicznej.

Ukazanie się przeto omawianej pracy jest cenną zdobyczą nietylko w polskim świecie naukowym, lecz i zjawiskiem nowem w literaturze z danej dziedziny.

Praca ta pod względem treści zawiera zaczerpnięte wprost z tekstu wyrażenia z zakresu broni chemicznej w porządku alfabetycznym od A do Z i ich odpowiedniki w 3 językach, 8 tablic, 3 skorowidze wyrazów francuskich, niemieckich i rosyjskich i literaturę w 4 językach.

Pod względem układu autorka podaje w szeregach poziomych tekst polski i jego odpowiedniki w obcych językach, natomiast w szeregach pionowych termin zasadniczy, oznaczony liczbą i dalej określenia i dopełnienia tego terminu oznaczone kolejnemi literami małemi.

Terminy w skorowidzach posiadają również liczby i są ułożone alfabetycznie, przytem podano literę i liczbę tekstu polskiego, pod któremi się dane słówko znajduje.

Tablice zawierają tekst oraz szereg rysunków poglądowych, między innemi maskę gazową A. R. S. ze zmienioną komorą zaworową, używaną w Polsce i aparat tlenowy Drägera. Literatura i źródła przedstawiają się niezwykle bogato.

Autorka wymienia 50 prac w języku polskim, 4 francuskim, 76 niemieckim, 159 rosyjskim. Praca zawiera obfite słownictwo nietylko z zakresu napadu chemicznego, lecz i odnośnie do obrony *chemicznej i ochrony ludności cywilnej.*

Autorka, dzięki swej mrówczej pracy, dokonała olbrzymiego dzieła tak pod względem objętości jak i wartości.

Ścisłość w doborze wyrazów, oraz czystość języka zapewnia przejrzeni e pracy przez jego wybitnych znawców z prof. Kryńskim na czele.

Słownik powinien zainteresować nietylko oficerów i podoficerów uzbrojenia, ale i oficerski korpus wogóle, a nadto szerokie odłamy myślącego społeczeństwa.

Uwaga autorki: Słownik „Broń chemiczna" objął sprzedaż w Szwajcarji wydawca-księgarz Payat Cie — Lausanne, rue de Bourg.

Cena 18 zł. Komitety Wojew. L. O. P. P. otrzymują 10% rabatu. Zamawiać: Ośrodek Propagandy Zarządu Głównego L. O. P. P., Warszawa, Świętokrzyska 12.

Listy do Redakcji

Szanowna Redakcjo!

Przesyłamy niniejszem Szan. Redakcji liścik najmłodszych uczniów naszego gimnazjum do Heniusia Żwirki, świadczący o ich zainteresowaniu się lotnictwem i jego pionierami.

Sądząc, że liścik taki będzie mile widziany przez ogół czytelników, prosimy najuprzejmiej o zamieszczenie go na łamach „Lotu Polskiego“.

Z poważaniem

Janina Jurkówna
Gmina Szkolna Młodzieży
Państw. Gimnazjum
im. Kazimierza Wielkiego
w Zduńskiej Woli

Kochany Heniusiu!!

Korzystam z okazji i piszę do Ciebie w imieniu całej klasy naszej, to jest kl. II Gimnazjum im. Kazimierza Wielkiego w Zduńskiej Woli. Przesyłamy Ci, Heniusiu kochany, najserdeczniejsze wyrazy współczucia, że Cię osierocił Twój wielki Ojciec. Życzymy Ci, żebyś się chował zdrowo na pociechę swojej Mamusi i Dziadków, a w przyszłości, żebyś był podobnie sławny, jak Twój Tatuś, którego my, młodzi, podziwiamy i staramy się naśladować.

Choć Ojciec Twój osierocił Cię tak wcześnie, jednak jest taką chlubą Ojczyzny, że, gdy Ty urośniesz, pamięć Jego będzie tak świeża, jak dziś. Muszę Ci też donieść, że myślimy o Tobie, interusuje nas, gdzie jesteś.

Wiemy, że obecnie jesteś u swoich Dziadków w Bydgoszczy, widzieliśmy Twoją fotografję, na której już na zucha wyglądasz. Rośnij więc zdrowo i wiedz, że wszystkie dzieci Polski są Twoimi przyjaciółmi.

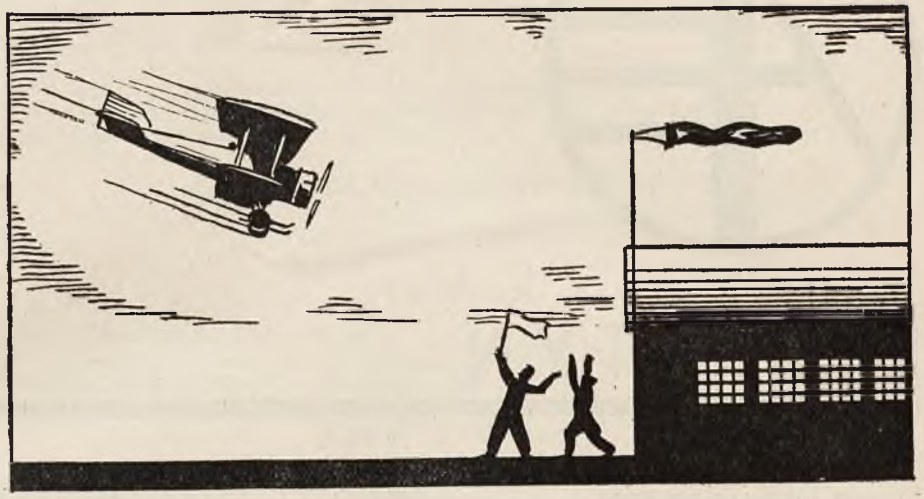
Przesyłamy Ci uściśnienia serdeczne

kl. II.

Zduńska Wola, dn. 9.12.1932 r.



DZIAŁ ROZRYWEK UMYSŁOWYCH



Pytanie: Jaki popełnia błąd lądujący lotnik?

Trafna odpowiedź na to pytanie uzyskuje 2 egzemplarze nagrody w formie pamiętnika ś. p. por. Żwirki, p. t. „Moje wspomnienia z okrężnego lotu dokoła Europy“.



Ułożone z kwadracików zdanie należy rozwiązać, zastępując rzędy cyfr słowami.

Od 1 do 8 włącznie oznacza czasownik w piątym przypadku (jest określeniem pewnego rodzaju nawoływania lub ostrzeżenia), od 10 do 18 włącznie jest ogólnie znaną nazwą wysiłków lotniczych. Środkowy kwadracik oznaczony liczbą 9 jest spójnikiem zdania. Cztery dolne kwadraciki (19—22) oznaczają kolejną datę roku. — Za rozwiązanie tego zadania otrzymuje czytelnik książkę p. t. „O władzę nad błękitami“ Karczewskiego i pamiętnik ś. p. por. Żwirki, zwycięzcy w Challenge 1932 r. O nagrodę ubiegać się może tylko prenumerator „Lotu Polskiego“.

Wykonane zadanie należy wyciąć i nakleiwszy na pocztówkę, wysłać pod adresem naszej Redakcji.

Odpowiedź na pytanie: Lotnictwo stoi dzisiaj na tak wysokim poziomie, że w razie wybuchu wojny, w godzinę zaledwie, będziemy mieli nad głowami mordercze eskadry nieprzyjacielskie ze straszliwemi gazami trującemi i bombami. Jak radziłby i czynił w takim nagłym wypadku każdy kulturalny i ceniący wolność oraz życie Polak?

Nagroda do wylosowania. Jest nią jakaś interesująca książka lotnicza.

Odpowiedzi przyjmujemy tylko do dn. 10 stycznia 1933 r.

Zapisujcie się na członków L. O. P. P.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
CZŁONEK F. A. I.
WARSZAWA, KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE Nr. 11.
Adres telegraficzny: *Aeroklub Warszawa.*
Telefon 603-70 Sekretarjat A. R. P.
Telefon 265-95 Komisja Lotn. Sport.

BIULETYN

Nr. 12 (66)
16.X — 15.XII.1932

Zmiana lokalu klubowego.

Aeroklub R. P. podaje do wiadomości pp. Członków, iż z dniem 1 stycznia 1933 r biura A. R. P. przeniesione zostają do nowego lokalu: Aleje Ujazdowskie 32.

Wyniki międzynarodowych zawodów balonowych o puhar im. Gordon-Bennett'a.

Aeroklub Szwajcarski, organizator tegorocznych zawodów balonowych o puhar im. Gordon-Bennett'a, ogłosił następujące wyniki zawodów, w których brały również udział 2 balony polskie:

1	miejsce	Stany Zjednoczone	Załoga:	Settle — Bushnell
2	„	Stany Zjednoczone	„	v. Orman — Blair
3	„	Francja	„	Ravain — Spiess
4	„	Polska	„	por. Pomaski — por. Janusz
5	„	Hiszpanja	„	Nunez — Carrasco
6	„	Polska	„	por. Hynek — por. Burzyński
7	„	Francja	„	Marquant — Renolland
8	„	Szwajcarja	„	v. Baerle — Dietschi
9	„	Niemcy	„	Eimermacher — Kaulen
10	„	Belgja	„	Demeyter — Coeckelberg
11	„	Szwajcarja	„	Huber — Lochinger
12	„	Niemcy	„	Dahl — Bertram
13	„	Szwajcarja	,	Gerber — Filgenkamp
14	„	Francja	„	Blanchet — Jaccard
15	„	Niemcy	„	Leimkugel — Schütze
16	„	Austrja	„	v. Etthofen — Mannsbarth

Rekordy światowe.

F. A. I. zatwierdziła następujące rekordy międzynarodowe:

Rekord wysokości (Szwajcarja) Prof. Piccard i M. Cosyns na balonie Dübendorf, dnia 18.VIII.1932 r. .... 16.201 m.

Rekordy międzynarodowe.

F. A. I. zatwierdziła następujące rekordy międzynarodowe:

KLASA A (Balony)

8 — Kategorja (o pojemności powyżej 4.000 m³)

Rekord wysokości (Szwajcarja) Prof. Piccard i M. Cosyns
Dübendorf, dnia 18.VIII.1932 r. .... 16.201 m.

3 — Kategorja (pojemność 901—1.200 m³)

Rekord odległości (Francja)
J. Herbé, odległość St. Cloud — Neuewiese, dnia 10.IX.1932 r. .... 999 km.

4 — Kategorja (pojemn. 1.201—1.600 m³)

Rekord odległości (Francja)
J. Herbé, odległość i data jak wyżej .... 999 km.

KLASA C (Samoloty)

Rekord szybkości na bazie (Stany Zjednoczone)
Mjr. J. H. Doolittle na samolocie Gee-Bee z silnikiem Pratt-Whitney „Wasp" Senior 800 KM. w Cleveland, dnia 3.IX.1932 r. .... 473 km. 820

Rekord wysokości (Anglja)
Kpt. Cyril Frank Uwins na samolocie Vickers „Vespa" z silniem Bristol „Pegasus" S. 3 w Filton, Bristol, dnia 16.IX.1932 r. .... 13.404 m.

Rekord szybkości na przestrzeni 2000 km. (Francja)
M. Haegelen na samolocie Lorraine-Hanriot z silnikiem Lorraine 230 KM dnia 12.VIII.1932 r. .... 263 km. 900

Rekordy z obciążeniem:

obciążenie 500 kg.

Rekord wysokości (Francja)
M. Signerin na samolocie Brequet 198 z silnikiem Gnôme-Rhône 620 KM w Villacoublay, dnia 21.IX.1932 r. .... 10.285 m.

Rekord szybkości na przestrzeni 500 km. (Francja)
Lemoine na samolocie Potez 503 z silnikiem Gnôme-Rhône 620 KM
Villacoublay — Angers, dnia 16.IX.1932 r. .... 294 km. 194

obciążenie 1.000 kg.

Rekord wysokości (Francja)
Jak wyżej — dnia 23.IX.1932 r. .... 8.980 m.

Rekord szybkości na przestrzeni 500 km. (Francja)
Lemoine na samolocie Potez 503 z silnikiem Gnôme-Rhône 620 KM
Villacoublay — Angers, dnia 16.IX.1932 r. .... 294 km. 194

KLASA C bis (Wodnosamoloty)

Wodnosamoloty turystyczne:

1-a Kategorja

Rekord długotrwałości lotu (Rumunja)
Kpt. Pantazi i G. Grosea na wodnosamolocie Icar typ Messerschmitt 23 BW
z silnikiem Siemens 92 KM, w Constanza, dnia 2.X.1932 r. .... 12 godz. 2 min.

Rekordy kobiece.

KLASA C (Samoloty)

Rekord szybkości na bazie (Stany Zjednoczone)
Mrs. May Haizlip na samolocie Wedell-Williams z silnikiem Pratt-Whitney
„Wasp" Junior 540 KM, w Cleveland, dnia 5.IX.1932 r. .... 405 km. 92

Rekord odległości w linji prostej bez lądowania (Stany Zjednoczone)
Mrs. Amelia Earhart na samolocie Lockheed-Vega z silnikiem Pratt-Whitney
„Wasp" 450 KM. Los Angeles — New York, dnia 24—25.VIII.1932 r. . . . 3.939 km. 245

Rekord wysokości (Francja)
Maryse Hilsz na samolocie Morane-Saulnier z silnikiem Gnôme-Rhône 420 KM.
w Villacoublay, dnia 19.VIII.1932 r. .... 9.791 m.

Rekord długotrwałości lotu z zaopatrywaniem w czasie lotu (Stany Zjedn.)
Louise Thaden i Frances Marsalis na samolocie Curtiss Thrush z silnikiem
Wright J. 6 E. 240 KM, w New-York, dnia 14—22.VIII.1932 r. .... 196 godz. 5 min.

Sprostowanie rekordu.

W biuletynie Nr. 10 (64) podano rekord szybkości 308 km. 779 jako rekord szybkości na przestrzeni 5.000 km. zamiast 500 km. co się niniejszym prostuje.

Nowa lista rekordów.

Ostatni Zjazd F. A. I. postanowił, iż z dniem 1 kwietnia 1933 r. obowiązywać będzie nowa lista rekordów uznawanych przez F. A. I. Lista to obejmować będzie następujące rekordy.

REKORDY ŚWIATOWE:

Rekord odległości w linji prostej bez lądowania
„ wysokości
„ szybkości na bazie
„ lotu naokoło świata
„ odległości w linji prostej z zaopatrywaniem w czasie lotu.

REKORDY MIĘDZYNARODOWE w/g KLAS:

KLASA A (Balony wolne)

Podział rekordów bez zmian z dodaniem rekordu wysokości bez względu na kategorję balonu.

KLASA B (Sterowce)

Rekord odległości w linji prostej bez lądowania.

KLASA C (Samoloty)
KLASA C-bis (Wodnosamoloty)
KLASA C-ter. (Amfibje)

Rekord odległości w linji prostej bez lądowania
„ „ w linji łamanej
„ wysokości
„ szybkości na bazie
„ „ na przestrzeni 100 km.
„ „ „ 1.000 „
„ „ „ 2.000 „
„ „ „ 5.000 „
„ „ „ 10.000 „

Rekordy z obciążeniem użytecznem (rozmiary bagażników będą ustalone dodatkowo).
Dla obciążenia 500 kg.:

Rekord wysokości
„ szybkości na przestrzeni 1.000 km.
„ „ „ 2.000 „
„ „ „ 5.000 „

Te same rekordy dla obciążeń 1.000 kg., 2.000 kg., 5.000 kg., 10.000 kg. i wzwyż (każde następne obciążenie wyższe o 5.000 kg. od poprzedniego).

REKORD OBCIĄŻENIA DLA PUŁAPU NA 2.000 MTR.

REKORDY Z ZAOPATRYWANIEM W CZASIE LOTU

Rekord odległości w linji prostej
„ „ „ „ łamanej

SAMOLOTY TURYSTYCZNE

Waga tych samolotów uległa zmianie, a mianowicie:
1 kategorja (wielomiejscowe) do 500 kg.
2 „ (jednomiejscowe) „ 450 „
3 „ (wielomiejscowe) „ 280 „
4 „ (jednomiejscowe) „ 200 „

REKORDY DLA 1 i 2 KATEGORJI

Rekord odległości w linji prostej bez lądowania
„ wysokości
„ szybkości na przestrzeni 100 km.
„ „ „ 1.000 „
„ „ „ 2.000 „

REKORDY DLA 3 i R KATEGORJI

Rekord odległości w linji prostej bez lądowania
„ wysokości
„ szybkości na przestrzeni 100 km.
„ „ „ 500 „
„ „ „ 1.000 „

WODNOSAMOLOTY TURYSTYCZNE

1 kategorja (wielomiejscowe) do 680 kg.
2 „ „ „ 350 „
3 „ (jednomiejscowe) „ 570 „
4 „ „ „ 250 „
Podział rekordów taki sam jest dla samolotów turystycznych

AMFIBJE TURYSTYCZNE

Jedna tylko kategorja: wielomiejscowe do 750 kg.
Rekordy te same co dla samolotów turystycznych.

REKORDY KOBIECE

(zostały skasowane)

Aeroklub R. P. składa na tej drodze wszystkim swoim Członkom, jak i sympatykom jaknajserdeczniejsze życzenia świąteczne i pomyślności w Nowym Roku.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(—) B. J. Kwieciński
Sekretarz Generalny

Warszawa, dnia 15 grudnia 1932 r.

LIGA • OBRONY
POWIETRZNEJ • I • PRZECIWGAZOWEJ
BIULETYN

PROTOKÓŁ
Ogólnego Zgromadzenia Programowo-Budżetowego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w dniu 29 października 1932 r. w Warszawie w gmachu Stowarzyszenia Techników przy ul. Czackiego Nr. 3/5.

W Zgromadzeniu wzięło udział 29 delegatów 20 Komitetów Wojewódzkich, mianowicie pp.: K. Terlikowski i A. Szobak (Białystok), J. Messing i T. Wolski (Kielce), M. Kessler (Kraków woj.), W. Gorzecki i J. Orłowicz (Kraków kol.), S. Wiktor i A. Tiger (Lwów), B. Sekutowicz (Lublin), J. Olszyna-Wilczyński (Łódź), L. Wolnik (Nowogródek), Z. Skrzyński (Polesie), B. Pikor (Pomorze), J. Szczepanowski (Poznań), W. Tatara (Stanisławów), T. Stopczyński i J. Zagórowski (Śląsk), K. Gintowt-Dziewałtowski i J. Czyrski (Tarnopol), S. Florjanowicz (Warszawa stoł.), K. Moniuszko (Warszawa woj.), E. Zienkiewicz i J. Kaliński (Warszawa kol.), S. Romer (Wilno woj.), C. Wirort i A. Romaszko (Wilno kol.), A. Żurakowski i W. Habich (Wołyń).

Radę Główną reprezentowali pp.: prof. Czubalski, inż. J. Eberhardt, prof. M. Huber, inż. J. Pohoski, płk. W. Rusin, prof. dr. J. Ruszkowski, sen. R. Szereszowski, płk. A. Zagórska i prof. J. Zawadzki.

Zarząd Główny reprezentowali pp.: prezes dr. Martynowicz, wiceprezesi płk. Filipowicz i płk. Moniuszko, członkowie: mjr. Romejko, płk. Szyndler i prof. Załęcki. Obecny także ppłk. dypl. W. Jasiński delegat Sztabu Głównego przy Zarządzie Głównym L. O. P. P.

Obecni również byli prezesi Komitetów Wojewódzkich pp.: dr. Kroebl (Kielce), płk. Bobkowski (Kraków kol.), inż. Rybicki (Lwów), gen. Pasławski (Toruń), wicewoj. Jankowski (Wilno woj.), inż. Budkiewicz (Wilno kol.), delegatka Koła Pań p. B. Wodzińska.

Nadto byli obecni współpracownicy biura Zarządu Głównego z dyrektorem inż. E. Wawrzyniakiem na czele.

Pozatem na Zgromadzenie przybyli przedstawiciele urzędów państwowych, współpracujących z L. O. P. P., przedstawiciele prasy oraz zaroszeni goście.

Porządek dzienny obejmował następujące sprawy:

1. Zagajenie.
2. Wybory Prezydjum Zgromadzenia.
3. Program prac L. O. P. P. i budżet Zarządu Głównego na 1933 rok:
   a) program i budżet Zarządu Głównego,
   b) program Komitetów Wojewódzkich.
4. Wnioski zgłoszone do Zarządu Głównego conajmniej na 2 tygodnie przed terminem Ogólnego Zgromadzenia, w myśl art. 12 § 4 Statutu.

Zgromadzenie zagaił o godz. 11 m. 30 rano prezes Zarządu Głównego dr. Z. Martynowicz. Powołując się na regulamin obrad stwierdził przybycie na Zgromadzenie w chwili jego otwarcia 29 delegatów uprawnionych do udziału w obradach i zaproponował następujący skład Prezydjum Zjazdu, przyjęty przez aklamację: przewodniczący inż. A. Bobkowski (Kraków kol.), asesorzy pp.: wicewoj. Skrzyński (Polesie), i wicewoj. Gintowt-Dziewałtowski (Tarnopol, sekretarz pp.: dr. J. Zagórowski (Śląsk) i dr. Kroebl (Kielce).

Protokół spisała p. Krygierówna.

Przed rozpoczęciem obrad przewodniczący wygłasza krótkie przemówienie, poświęcone pamięci poległych w katastrofie lotniczej ś. p. por. Żwirki i ś. p. inż. Wigury. Pamięć zmarłych uczczono przez powtanie.

Po przyjęciu porządku dziennego przystąpiono do rozpatrzenia programu prac i budżetu Zarządu Głównego na rok 1933.

Zabiera głos prezes Zarządu Głównego dr. Z. Martynowicz, informując zebranych, że obecnie L. O. P. P. jest w stadjum pewnego przestawiania swej działalności ze względu na wysunięte przez Stzab Główny nowe wskazówki, do których L. O. P. P. musi się zastosować, i że preliminarz budżetowy oraz program prac Zarządu Głównego na rok 1933 sporządzony jest w myśl dezyderatów Sztabu Głównego.

Program prac i budżet Zarządu Głównego składa się z 2 części: 1) programu prac i budżetu Zarządu Głównego oraz 2) programu prac i budżetów Komitetów Wojewódzkich.

P. prezes dr. Martynowicz wnosi, aby dzisiejsze Walne Zgromadzenie zatwierdziło budżet i program prac Zarządu Gł., odnośnie zaś do budżetów i programu prac Komitetów Wojew., to w przedstawionym na Zgromadzenie materjale wyrażone są życzenia Zarządu Głównego w stosunku do Komitetów Wojewódzkich.

Zarząd Główny proponuje, aby pp. delegaci przedstawili przedłożony materjał swym Komitetom Wojewódzkim do rozpatrzenia i opracowania, a w drugiej połowie listopada r. b. zwołane będzie w biurze Zarządu Głównego posiedzenie z udziałem wydelegowanych przez Komitety Wojew. pp. referentów budżetowych, na którem zostałyby uzgodnione projekty preliminarzy budżetowych Komietów wojewódzkich na rok 1933 , poczem budżety te, po uzgodnieniu ze Sztabem Głównym co do prac programowych i po przyjęciu przez Zarząd Główny do zatwierdzającej wiadomości, przedstawione zostaną przez Komitety Wojew. ich Ogólnym Zgromadzeniom do zatwierdzenia. Następnie Sztab Główny prześle zatwierdzone odpisy budżetów do D. O. K. oraz do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych celem spowodowania rozesłania ich do Urzędów Wojewódzkich jako program prac obowiązujący i podlegający wykonaniu przez L. O. P. P.

W ten sposób w tym roku po raz pierwszy będzie budżet całej L. O. P. P. odrazu zatwierdzony, uzgodniony i obowiązujący dla wszystkich Komitetów na całym terenie Rzeczypospolitej.

Wobec wcześniejszego zapoznania się pp. delegatów z projektem preliminarza budżetowego Zarządu Głównego, rozesłanego Komitetom Wojewódzkim przed Ogólnem Zgromadzeniem, zgodzono się, na wniosek przewodniczącego, budżetu nie odczytywać i odrazu przystąpić do dyskusji nad budżetem.

W dyskusji nad programem prac i preliminarzem budżetowym Zarządu Głównego zabierali w kolejności głos pp. Pikor, Sztybel, Gintowt-Dziewałtowski, Sekutowicz, Kessler, Zienkiewicz, Rybicki, Gorzecki, Wolnik, Czyrski, Florjanowicz, Kroebl, Szczepanowski, Skrzyński, Olszyna-Wilczyński i Tatara.

Wyjaśnień udzielali: w imieniu Zarządu Głównego pp.: prezes dr. Martynowicz, płk. Filipowicz i płk. Moniuszko, oraz delegat Sztabu Głównego ppłk. dypl. Jasiński.

W przemówieniach swych pp. delegaci Komitetów Wojewódzkich wyrazili zadowolenie z udzielenia przez wyższe władze wojskowe, t. j. przez Sztab Główny, zasadniczych wytycznych co do prac programowych całej L. O. P. P., gdyż dyrektywy te, jako obowiązujące dla wszystkich placówek Ligi i podane przez Sztab Główny do wiadomości wszystkich D. O. K., dadzą placówkom L. O. P. P. możność wykonywania prac programowych podług zgóry określonego planu i wyeliminują ingerencję poszczególnych władz miejscowych, które w wielu wypadkach nie licząc się z możliwościami Komitetów, obarczały je pracami, nieprzewidzianemi w programie prac L. O. P. P.

W dyskusji nad preliminarzem budżetowym na rok 1933 poruszona została sprawa zmniejszenia statutowych wpłat Komitetów Wojewódzkich na rzecz Zarządu Głównego oraz związana z tem sprawa poczynienia odpowiednich zmian w Statucie L. O. P. P., a było to motywowane niemożnością wykonywania programów prac zakreślonych przez niektóre Komitety.

W sprawie powyższej pp. inż. Zienkiewicz (Warszawa kol.) i gen. Olszyna-Wilcbyński (Łódź) zajęli stanowisko odmienne, oświadczając się w wyczerpującem przemówieniu za pozostawieniem w mocy dotychczasowej stawki 50%-wych wpłat, która daje Zarządowi Głównemu możność zaspakajania potrzeb i zadań lokalnych, możność intensywnego kierowania pracami L. O. P. P. na terenie całego Państwa, oraz subwencjonowania Komitetów słabszych celem umożliwienia im wypełnienia zadań przewidzianych zgóry i mających nieraz wybitne znaczenie w całokształcie prac programowych L. O. P. P.

Pp. delegaci Komitetów Wojewódzkich zwrócili się do obecnych na zebraniu pp. członków Rady Głównej i Zarządu Głównego z prośbą, aby Komisja Statutowa przepracowała Statut L. O. P. P. z tem,

żeby projekt nowego Statutu mógł być wniesiony na następne Walne Zgromadzenie do zatwierdzenia.

Omawiano również sprawę nowych źródeł dochodów dla L. O. P. P. zaznaczając, że L. O. P. P. uznana tak przez władze państwowe, jak i przez społeczeństwo za instytucję wielkiej wagi, znajduje wszędzie coraz większe zrozumienie i ułatwienia pomimo obecnych ciężkich warunków ekonomicznych w kraju.

Po wyczerpaniu dyskusji Ogólne Zgromadzenie, na wniosek przewodniczącego, przyjęło budżet i program prac Zarządu Głównego L. O. P. P. w przedstawionem przez Zarząd Główny opracowaniu w myśl dezyderatów Sztabu Głównego, w globalnej sumie zł. 1.350.000 tak we wpływach jak i wydatkach, oraz przyjęło do wiadomości projekt preliminarza budżetowego Komitetów Wojewódzkich jako orjentacyjny z tem, że Komitety Wojewódzkie opracują i przedstawią swe budżety Zarządowi Głównemu na Zjeździe Budżetowców w listopadzie r. b. w myśl dezyderatów, wyrażonych przez p. prezesa Zarządu Głównego na początku dyskusji.

Punktu 4-go porządku dziennego nie rozpatrywano, gdyż żadne wnioski Komitetów Wojewódzkich na Walne Zgromadzenie nie wpłynęły.

W punkcie 5-ym porządku dziennego omawiano sprawę 10-lecia L. O. P. P. i projektowanego w związku z tem obchodu w maju 1933 r., przyczem przyjęto do wiadomości oświadczenie p. prezesa Zarządu Głównego, że w programie uroczystości 10-lecia przewidziane jest poświęcenie sztandaru L. O. P. P. oraz odznaczenie odznakami L. O. P. P. osób, zasłużonych w pracy dla dobra Ligi.

Omawiano następnie sprawę Challenge'u w 1934 r. i konieczność uwzględnienia w budżetach pewnych sum na ten cel.

Po wyczerpaniu porządku dziennego przewodniczący udzielił głosu delegatce Koła Pań p. Wodzińskiej, która zwróciła się do obecnych z przemówieniem, charakteryzującem zadania i cele Koła Pań, którego dążeniem jest zupełne zespolenie się w swej pracy w jedno szerokie koryto z pracami L. O. P. P. Wskazując jednocześnie na trudności, napotykane przez organizacje kobiece biorące udział w pracy społecznej, pani Wodzińska zwraca się do obecnych z prośbą o pomoc i współdziałanie w pracy Koła Pań dla celów L. O. P. P. na terenach Komitetów Wojewódzkich.

Na wniosek przewodniczącego postanowiono jednogłośnie wysłać depesze hołdownicze do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i do Pana Marszałka Piłsudskiego treści następującej:

„P. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej.
Walny Zjazd L. O. P. P. śle Ci Panie Prezydencie jako swemu Wysokiemu Protektorowi, wyrazy głębokiej czci i hołdu w imieniu 700.000 członków.

Prezydjum Zjazdu".

„Marszałek Polski Józef Piłsudski.
Walny Zjazd L. O. P. P. śle Ci Panie Marszałku wyrazy czci i hołdu w imieniu 700.000 członków L. O. P. P. zapewniając, że czuwa nad rozwojem silnego lotnictwa i obroną przeciwgazową ludności.

Prezydjum Zjazdu".

Na tem obrady zakończono i przewodniczący p. inż. Bobkowski zamknął Ogólne Zgromadzenie.

OKÓLNIK Nr. 116.

Rada Główna na posiedzeniu swem w dn. 18 maja 1931 r. uznała za b. wskazane, aby w rocznych sprawozdaniach rzeczowych Komitetów Wojewódzkich, poza liczbami członków dożywotnich, rzeczywistych i popierających, wykazywane były także liczby członków L. O. P. P. z pośród młodzieży, zorganizowanej w Kołach Ligi, oraz aby wymienione zostały miejscowości, w których się dane Koła znajdują.

W okresie sprawozdawczym za 1931 r., z powodu bardzo krótkiego terminu, większość Komitetów Wojewódzkich nie mogła wywiązać się ze zleconego zadania, wobec czego Zarząd Główny zmuszony był zaznaczyć w sprawozdaniu rocznem za okres ubiegły, że usprawienie ewidencji i podziału członków na powyższe kategorje nastąpi w ciągu roku następnego i że ścisłe dane figurować będą w sprawozdaniu rocznem za 1932 rok.

W myśl powyższego zaznaczenia, Zarząd Główny prosi te Komitety Wojewódzkie, które w okresie poprzednim nie mogły jeszcze tego dokonać, aby niezwłocznie zleciły podległym im placówkom opracowanie w końcu roku ewidencji ich członków z podziałem na kategorje: dożywotnich, rzeczywistych, popierających oraz młodzieży zorganizowanej w Kołach L. O. P. P.

Wykonanie tej pracy przez wszystkie Komitety Wojewódzkie pozwoli Zarządowi Głównemu w sprawozdaniu za okres 10-lecia, jak zapowiedział, podać ogólną liczbę członków L. O. P. P. z podziałem na kategorje.

ZJAZD REFERENTÓW BUDŻETOWYCH KOMITETÓW WOJEWÓDZKICH L.O.P.P.

W dniach 25 i 26 listopada b. r. odbył się w Zarządzie Głównym L. O. P. P.. Zjazd referentów budżetowych Komitetów Wojewódzkich L. O. P. P., na którym ustalono sumy globalne preliminarzy budżetowych poszczególnych Komitetów Wojewódzkich na 1933 rok, wysokość kwot na zlecone im prace programowe oraz sum należnych statutowo Zarządowi Gł.

W obradach, którym przewodniczył prezes Zarządu Głównego p. dr. Z. Martynowicz, brali udział delegaci wszystkich Komitetów Wojewódzkich L. O. P. P.

W drugim dniu Zjazdu omawiane były także sprawy związane z zadaniami L. O. P. P. w kierunku dalszej organizacji wewnętrznej, mającej także na celu dotarcie z propagandą idei L. O. P. P. do najszerszych mas społeczeństwa.

Protokół obrad Zjazdu w najbliższym czasie rozesłany zostanie Komitetom Wojewódzkim.

MISJA RUMUŃSKA W L. O. P. P.

W dniu 14 grudnia bawiła w Warszawie misja rumuńska pod przewodnictwem dra Bogdana.

Misja przybyła do Warszawy celem zapoznania się z organizacją i działalnością w dziedzinie lotnictwa i obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Misję z ramienia L. O. P. P. oprowadzał dyr. L. O. P. P. inż. Wawrzyniak.

Specjalną uwagę goście rumuńscy zwrócili na ośrodek propagandowy przy ul. Świętokrzyskiej 12, w którym ludność ma możność zapoznania się z obroną przeciwlotniczo-gazową.

Misja interesowała się bardzo bogatym działem wydawnictw L. O. P. P.

KOMITET ŚCISŁY KÓŁ PAŃ L. O. P. P.

Blisko dwa lata mija, gdy poważne grono reprezentantek stowarzyszeń kobiecych zebrało się na Zamku w Warszawie, by w obecności ś. p. prezydentowej Mościckiej wysłuchać referatów o przygotowaniu do obrony przeciwgazowej i aby w przygotowaniu tem zająć należne kobiecie miejsce.

Wówczas to padły z ust wielkiej obywatelki i dostojnej przewodniczącej Michaliny Mościckiej słowa, iż nie zawiodła się ona nigdy, gdy jaką wielką sprawę złożyła w ręce kobiece.

Na tem zebraniu powstała nowa placówka pracy kobiecej „Koła Pań przy komitecie budowy Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej".

Sprawę ukończenia tej budowy uznano za nad wyraz pilną i ważną, gdyż szkoła ta pozwoli na stworzenie obronnych kadr przeciwgazowych, które zapewniają bezpieczeństwo ludności cywilnej.

W poczuciu wielkiego niebezpieczeństwa ognisk domowych na wypadek przyszłej wojny, która niewątpliwie będzie wojną lotniczo-gazową — nowopowstałe Koło Pań rozpoczęło energiczną działalność wciąż pod osobistym protektoratem Pani Prezydentowej, która do ostatnich chwil swego życia interesowała się tą działalnością.

Przez wytrwałą i intensywną akcję Koła Pań suma zebranych funduszów na budowę Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej dobiega wysokości 150.000 zł.

Szereg Kół prowincjonalnych, zorganizowanych z inicjatywy Zarządu Głównego Koła, pozostaje w ścisłym kontakcie z Zarządem i przysyła na walne zebrania swoje delegatki.

Propaganda idei obrony przeciwgazowej przez broszury, plakaty, odczyty i artykuły w prasie, jedna coraz nowe zastępy członkiń Koła.

Kilkaset kobiet przeszkolonych na specjalnych kursach tak w stolicy, jak i na prowincji, a ostatnio zorganizowany klub towarzyski w Warszawie — oto bogaty dorobek wytężonej tej pracy.

To też nic dziwnego, że zebranie międzystowarzyszeniowe w październiku 1932 r. wyraził pełne uznanie dla działalności Koła Pań L. O. P. P..

Wspomnienie dostojnej inicjatorki tak ważnej placówki wywołało jednomyślną uchwałę przystąpienie gremjalnego do tej akcji.

Koło Pań L. O. P. P. zyskało więc poważne i silne oparcie w organizacjach kobiecych bez względu na ich zabarwienie polityczne i na obowiązujące je ramy działalności.

Taka jednolita postawa kobiecych stowarzyszeń w Polsce może dać gwarancję opanowania groźnej sytuacji na wypadek wojny.

Z chwilą wprowadzenia do walki lotnictwa, znikają granice i linje frontu, na których toczyły się wojny dawniejsze, wojna przyszła przenosi się do wnętrza kraju i stwarza nieistniejące dotychczas pojęcia obrony tego wnętrza.

Przy opuszczonych ogniskach domowych pozostają na straży kobiety.

Poznać muszą już dziś swego wroga, jakim jest gaz bojowy i stawić mu czoło w potrzebie. Oto hasło, które nieść należy w szeregi pozostałych jeszcze kobiet nieuświadomionych i niezorganizowanych.

DOCHÓD Z KONCERTU KU CZCI ś. p. por. ŻWIRKI i inż. WIGURY

W dn. 13 listopada r. b. odbył się w teatrze Wielkim koncert, z którego dochód został przeznaczony na centralny komitet fundacji ku czci ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury.

Na dochód złożyły się następujące wpływy: ze sprzedaży biletów 2.502,79; ofiara P. Prezydenta Rzeczypospolitej 500 zł.; ofiara p. Prezesa Rady Ministrów 500 zł.; ofiara p. Ministra Komunikacji 100 zł.; i ofiara p. prezesa Aeroklubu R. P. 1000 zł. Ogółem dochód wyniósł 4.602,79 zł.

Na wydatki złożyło się: opłacenie impresarjo 300 zł., za strojenie fortepianu 105 zł., służby 125 zł., rozlepienie afiszów 170 zł. oraz kwiaty i wynajem samochodu 127.40 zł. Razem wydatki wyniosły 828.30 zł.

Czysty zatem dochód wyniósł 3.774 zł. 49 gr. i wpłacony został do P. K. O. na rachunek Nr. 27027, t. j. na dobro centralnego komitetu fundacji ku czci ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury.

Sprawozdanie szczegółowe i kwity złożone zostały w centralnym komitecie fundacji (Wierzbowa 9, lokal Zarządu Gł. L. O. P. P.).

Za Komitet: *Stanisława Rayska, Marja Rudowska, Marja Filipowiczowa, Wanda Kwiecińska, Helena Florjanowiczowa, Zafja Makowska, Karol Pluciński.*

NOWE WYDAWNICTWA SKŁADNICY ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. O. P. P.

Składnica Zarządu Głównego L. O. P. P. została zaopatrzona w następujące dwa ciekawe i pożyteczne wydawnictwa:

1) Grzegorz Piotrowski: „Z wysokości lotu i w perspektywie czasu, reportaż lotnika“ — po cenie sprzedażnej zł. 2 za egz.

2) „Jak należy wybierać, urządzać i uszczelniać pomieszczenia przed gazami bojowemi“ — broszura treści popularnej, w cenie 15 groszy za egz.

CENA KSIĄŻKI ZNIŻONA.

Redakcja „Lotu Polskiego“ podaje do wiadomości Czytelników, że książka ppłk. Vauthier, p. t. „*Niebezpieczeństwo lotnicze a przyszłość kraju*“ (przetłumaczona na język polski przez dypl. mjr. pil. M. Romeyko), o której była mowa w poprzednim numerze „Lotu Polskiego“, jest do nabycia po *cenie zł. 4.20*, a nie po zł. 5.20, t. j. o jeden złoty taniej, niż to anonsowano poprzednio.

Obecne zniżenie ceny sprzedażnej tego cennego wydawnictwa prawie do poziomu kosztów własnych, ma na celu jak największe spopularyzowanie go.

KOŁA L. O. P. P.

AKADEMJA KU CZCI ś. p. por. ŻWIRKI i inż. WIGURY.

Staraniem Koła L. O. P. P. w Nowojelni, z niestrudzonym prezesem p. Czesławem Brudnochem na czele, urządzona została w sali kolejowego p. w. w dniu 1 listopada b. r. uroczysta akademja, poświęcona pamięci nieodżałowanych lotników ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury.

Sala pięknie udekorowana emblematami lotniczemi, przywiezionemi z Nowogródka przez p. Humpolę, a w pracy tej pomagali dzielnie miejscowi harcerze.

Akademję zagaił przybyły z Nowogródka p. Ludwik Humpola, znany działacz lotniczy, który w pięknem przemówieniu scharakteryzował świetlane postacie poległych lotników. Publiczność przez minutową ciszę i powstanie z miejsc uczciła ich pamięć, poczem orkiestra kol. p. w. odegrała marsza żałobnego.

Prelegent wyjaśnił również licznie zgromadzonej publiczności istotę zawodów t. zw. Challenge.

Następnie p. Sabina Lipówna wygłosiła z dużą werwą wiersz Brandowskiego p. t. „Lotnik Rzeczypospolitej“, a publiczność nagrodziła ją rzęsistemi oklaskami.

Chór szkolny pod wytrawnem kierownictwem p. Wł. Karasińskiego odśpiewał Hymn narodowy, okolicznościową pieśń o Heniu Żwirce, oraz szereg innych starannie dobranych pieśni.

Uczeń I oddziału, Witold Gubarewicz, zadeklamował wiersz p. t. „Lotnik“, poczem uczennica IV oddziału, Marysia Basajówna, zadeklamowała wierszyk o Heniusiu Żwirce.

P. Jan Lipa-Dolmański wygłosił 2 wiersze okolicznościowe. Między poszczególnemi częściami programu orkiestra kol. p. w. grała odpowiednie do chwili utwory.

Całość wywarła bardzo dobre wrażenie i pozostawie po sobie głęboką pamięć o czynach naszych lotników. *A. W.*

KOŁO L. O. P. P. w NIEDZBORZU.

W Niedzborzu pow. ciechanowskim założone zostało Koło L. O. P. P. im. por. Franciszka Żwirki, które rozwinęło bardzo ożywioną działalność w całym powiecie. Jako objaw wielkiego zrozumienia idei L. O. P. P. powstała myśl zbudowania tymczasowego lądowiska im. Marji Konopnickiej. Koło krząta się energicznie dla podjętej sprawy i zdołało już zebrać pewien fundusz podczas Tygodnia Rolniczego. Prezesem Koła L. O. P. P. w Niedzborzu jest p. Powichrowski, zaś skarbnikiem ks. proboszcz Henryk Lipka.

Lekkomyślny człowiek

Sherlok Holmes siedział w swym ulubionym fotelu przy kominku. Idąc z postępem czasu, dawno już zarzucił swą starą fajkę: palił papierosy bezustnikowe. Właśnie sięgał ręką ku kasetce z papierosami, gdy u drzwi wejściowych rozległ się dzwonek. Dr. Watson spojrzał pytająco na mistrza i wobec potakującego kiwnięcia głową pośpieszył do hallu. Ale przybysz (był nim nieznajomy w wieku około lat czterdziestu) odtrącił doktora i wbiegł do gabinetu Holmesa.

— Panie, ratuj mnie! Dzisiejszej nocy skradziono mi znaczniejszą sumę pieniędzy... Jestem...

— ...Inkasentem — podpowiedział Holmes.

— Tak jest — potwierdził przybysz, i nieco zdziwiony spojrzał na mistrza. Drżącemi rękoma zapalił papierosa.

— ...i cudzoziemcem — dodał genjalny detektyw — ponadto człowiekiem wysoce lekkomyślnym. Radzę panu zwrócić się do pierwszego z brzegu komisarjatu policji i wszystko wyznać szczerze.

— Nie! Skąd pan... Nie, nie to nieprawda.

Mistrz sięgnął po następnego papierosa.

— Przedewszystkiem pali pan papierosy ustnikowe, wyrabiane pokątnie w Polsce, zwane szwarcówkami. Jest to zadziwiający objaw niechlujstwa w tym skądinąd tak sympatycznym kraju. Szwarcówka w Polsce, to coś jak kołtun na Białejrusi. Oczywiście, nikt solidny w Polsce nie pali tych papierosów. Przy wyciąganiu papierosów wypadła panu z kieszeni kontramarka kabaretu „Green Frog“, tam bowiem tylko mają kontramarki metalowe kształtu czworokątnego. W klapie jeszcze sterczy koniec łodygi, wetkniętej dłonią blondyki o utlenionych włosach. Bez względu na defraudację winien pan być osadzony w więzieniu, jako niebezpieczny dla otoczenia roznosiciel bakteryj chorobotwórczych, jakim jest każdy palacz szwarcówek.

Nieznajomy rzucił się ku drzwiom. Sherlock Holmes nie zwrócił nań więcej uwagi. Wiedział, że najdalej za godzinę nieznajomy wpadnie w ręce policji.

Dr. Watson otworzył okno, by przewietrzyć pokój. Szepnął coś o konieczności zdezynfekowania mieszkania, po takim wysłanniku najgorszych chorób. *Ap.*

Lotnicze wyczyny kawalerzysty

Dr. Kajetan Czarkowski-Godlewski, por. dypl. 8 pułku uł. ks. Józefa Poniatowskiego, przedsięwziął w ub. r. rajd turystyczny na Daleki Wschód, zamiast, jakby przystało kawalerzyście na koniu, na samolocie. Wystartowawszy w drugiej połowie marca z lotniska w Rzymie, wziął kierunek na południową Azję, by następnie prąc ciągle na wschód — dotrzeć do Tokjo. Niestety, por. Czarkowski-Golejewski, spadł pośrodku dżungli sjamskiej, gdzie jedynie dzięki tylko przypadkowi, znaleźli go dzicy krajowcy i zaopiekowali się ciężko rannym. Rajd został przerwany, a por. Czarkowski-Golejewski wrócił już okrętem do Europy.



W czasie powrotnej podróży morskiej „wygładził“ on swój pamiętnik, w którym notował swoje wrażenia w czasie rajdu lotniczego, i w ten sposób powstała niezwykła książka, która ukazała się dopiero co nakładem Głównej Księgarni Wojskowej (Warszawa, Nowy-Świat 69) p. t. „SP — AEU — 13 dni lotu nad Azją“.

Te 13 dni wspaniałego i zuchwałego po części lotu, począwszy od Rzymu przez Syrję, Persję i Indje do Sjamu, nastręczyły autorowi książki okazję do poczynienia wielu ciekawych obserwacji. Trzeba przyznać, że por. Czarkowski-Golejewski potrafi wnikliwie patrzeć na spotykane zjawiska, dzięki czemu jego pamiętnik obfituje w rzeczy i momenty niezwykle ciekawe i tem ciekawsze, że na własne oczy widziane, a na tematach egzotycznych osnute. Najbardziej przykuwają uwagę autora Indje, gdzie go interesują zarówno sprawy polityczno-społeczne jak i kulturalno-cywilizacyjne. Spotykane po drodze krajobrazy, opisuje por. Czarkowski-Golejewski w sposób barwny, przykuwając do nich uwagę Czytelnika, co świadczy po raz nie wiedzieć już który, że od fantazji ułańskiej do fantazji pisarskiej, jest tylko jeden mały skok. Rzemiosło pisarskie opanowują ułani bardzo łatwo, to też i strona narracyjna pamiętnika por. Czarkowskiego-Golejewskiego, jest w bardzo dobrej utrzymana formie.

Jeżeli idzie o stronę graficzną książki por. Czarkowskiego-Golejewskiego, to na tle rodzimego dotychczasowego obskurantyzmu wydawniczego, przedstawia się ona imponująco i... „egzotycznie“, bowiem wydawca (czytaj — Główna Księgarnia Wojskowa), podał nam pamiętniki por. Czarkowskiego-Golejewskiego w tak skończonej kompozycyjnie formie i kształcie, że książka „SP — AEU — 13 dni lotu nad Azją“, stanowi sobą zaszczytne świadectwo dla polskiej sztuki wydawniczo-graficznej wogóle a dla p. p. A. Girsa i B. Barcza, którzy graficzny układ oraz dużo rycin w niej wykonali, w szczególności.

Ol.

„W walce i burzy — Tadeusz Hołówko na tle epoki“

Ostatnio opuściła prasę książka Wincentego Rzymowskiego — *„W walce i burzy — Tadeusz Hołówko na tle epoki“*.

Tadeusz Hołówko — jeden z najdzielniejszych bojowników z pod chorągwi Marszałka Piłsudskiego —w rok po swym tragicznym zgonie doczekał się życiorysu, w którym jednocześnie zawarty jest życiorys całej naszej przełomowej i wstrząsającej epoki.

Z szeroko zakrojonych ram, w jakie Rzymowski ujął tło bohaterskiego życia Hołówki, występują po kolei obrazy jego lat dziecinnych, spędzonych w Turkiestanie, jego młodość pod ołowianem niebem Petersburga, jego twardej i wiernej służbie w szeregach Strzelca, potem w tajnych zastępach P. O. W., w ochotniczym pułku armji polskiej, wreszcie w szrankach dyplomacji i na arenie sejmowej.

Wszelako, poza służbą na rozkazach Wodza, poza działalnością aż do ostatniego tchu życia, poświęconą Ojczyźnie, Rzymowski w charakterze Hołówki zdołał uchwycić to, co było w nim najcenniejsze, jego własne jedyne: uchwycił czar jego indywidualności, tętno entuzjazmu, żywioł bohaterstwa, sen o potędze Polski.

Ten ostatni rys w książce Rzymowskiego czyni z niej pasjonującą lekturę i porywającą powieść, powieść tem wartościowszą, że jej osnową jest nie zmyślenie, ale prawda i rzeczywistość.



Kpt. Stanisław Karpiński z KAMERĄ LEICA
i mechanik *Rogalski* przed swym samolotem

Opinja kpt. Karpińskiego o Leice:
...aparat Lecica oddał mi nieocenione usługi podczas mego lotu do Kabulu i Kairu.
Uważam, że pośród istniejących aparatów — Leica jest jedynym, który bez zastrzeżeń nadaje się do podobnych celów

L E I C A

minjaturowa, niezwykle precyzyjna kamera fotograficzna
Wyczerpujące katalogi LP bezpłatnie!
Do nabycia w składnicach fotograficznych
ERNST LEITZ ZAKŁ. OPTYCZNE, WETZLAR
Jen. repr.: **WARSZAWA, CHMIELNA Nr. 47a/5.**

IDEJĘ LOTNICTWA

rozszerzajmy przez książkę

GWIAZDKA —

to okazja ku temu!

Może to być tylko książka zajmująca i ładna!

Takiemi bezsprzecznie są książki:

SP-AEU 13 DNI LOTU NAD AZJĄ — Czarkowskiego-Golejewskiego. Wspaniały lot polskiego sportowca do Sjamu. Luksusowe wydanie. Artystycznie ilustrowane.
Cena zł. 12.—

LUDZIE PRZESTWORZY — R. Umiastowskiego Życie i walki lotników w czasie wojny światowej. Przeżycia autentyczne, zaczerpnięte z pamiętników i raportów Książka, która budzi dreszcz grozy i zachwytu. Bogato ilustrowana.
Cena zł. 10.—

DO NABYCIA W GŁÓWNEJ KSIĘGARNI WOJSKOWEJ — Warszawa, Nowy-Świat 69 oraz we wszystkich większych księgarniach

---

WARSZTATY MECHANICZNE
i SZTANCOWNIA MASOWYCH ARTYKUŁÓW

K. KONARZEWSKI

WARSZAWA, UL. MŁYNARSKA 36, TELEFON 174-56

Dział sztancowni:

EMBLEMATY, guziki. Komplety okuć dla ekwipunku wojskowego i t. p. w większych ilościach na żądanie.

Odznaki L. O. P. P. wojskowe, sportowe i t. p.

ZRZESZENIE
POLSKICH PRZEMYSŁOWCÓW LOTNICZYCH
ŁĄCZY NAJPOWAŻNIEJSZE POLSKIE WYTWÓRNIE LOTNICZE

GRAND PRIX Na międzynarodowej Wystawie Komunikacji Turystyki w Poznaniu 1930 / A l'Exposition Intern. de Commun. et de Tourisme à Poznań 1930

Zrzeszenie Polskich Przemysłowców Lotniczych

Warszawa Smolna 23 m. 5
Varsovie tel. 303-52.

UNION DES INDUSTRIELS POLONAIS d'AÈRONAUTIQUE

UNIT LES PLUS SERIEUSES ENTREPRISES POLONAISES DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE

Fabryka śmigieł, wyrobów drzewnych i metalowych

W. SZOMAŃSKI i S-ka

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Biuro Zarządu: Krakowskie-Przedmieście 7, tel 654-70
Fabryka: Warszawa-Marymont, ul. Kamedułów 71, tel. 11-62-68
Rachunki: Bank Gosp. Kraj. № 1235—P K. O. 10570
Laki chińskie des Laques Indo-Chinois
ŚMIGŁA — ŁODZIE — KAROSERJE

LABORATORJUM

Drów B-ci HEPNER

zaprzysiężeni rzeczoznawcy przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Warszawie

Warszawa, ul. Elektoralna Nr. 18. Tel. 405-14

Dział handlowy:
Maski przeciwgazowe. Okulary ochronne (dla lotników). Apteczki ratownicze Pol. Czerwonego Krzyża. Mikroskopy

Dział techniczny:
Analizy techniczne — Rzeczoznawstwo — Porady

Druk. Zw. Prac. Adm. Gm., W-wa, Pl. Krasińskich 6, tel. 11-44-04